

5. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு, 1984 — தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ப. பொன்னுரங்கம் தொடர்ந்து பேசுவார்.

திரு. ப. பொன்னுரங்கம் : தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை தேசியமயமாக்கும் சட்டத் திருத்தம் இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டம் ஆர்டிகிள் 39 பிரகாரம் ஒரு மாநில அரசுக்கு மக்கள் நலனை முன்னிட்டு வருவாயைப் பெருக்கிக்கொள்ள அது வலுத்து இருக்கிற விதிகளுக்கே முரணான சட்டமாக இது இருக்கிறது என்பதை நான் முதல்வே சுறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதமட்டுமல்ல, இந்தத் திருத்தச் சட்டம் எந்த மூலச் சட்டத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு வருகிறதோ கணவருர் ஆட்சிக் காலத்திலே 1973 ஆம் ஆண்டிலே ஏற்படுத்தப் பட்ட அந்த மூலச் சட்டத்தினுடைய உண்மையான சாராம்சத்தையே மக்களுக்கு பயன்படுத்தக் கூடிய அந்தத் தன்மைகளையே கழுத் த நெறித்துக் கொள்கிற சட்டமாக இது இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடந்த அக்டோபரிலே உச்ச நீதிமன்றத்திலே 5 நீதிபதிகள் தலைமை நீதிபதி திரு. சந்திரகுட் உள்பட வழங்கிய தீர்ப்பை யொட்டி இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவருகிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். உண்மையிலே 5 நீதிபதிகளின் ஏகோபித்த முடிவுக்கு ஏற்றதாக இந்தச் சட்டத் திருத்தம் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. உச்சநீதிமன்றத் தீர்ப்பிற்கே முரணான இன்னும் சொல்லப்போனால் உச்சநீதிமன்றத் தீர்ப்பைக் கண்டிக்கிற முறையிலே இது அமைந்திருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இதிலே நீங்களே ஆப்ஜக்ட்ஸ் அன்ட் ரீசன்ஸிலே சொல்கிறீர்கள். அதிலே இறுதியாக

“In order to give effect to the orders of the Supreme Court and keeping in view the priorities of the State Government and to its declared objective to implement the programme of nationalisation.”

என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். தேசியமயமாக்குவதற்குப் அந்த எண்ணத்தில் நீங்கள் கொண்டுவந்திருக்கிறீர்களா? இது தேசியமயமாக்குவதா என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

(திரு. ப. பொன்னுரங்கம்)

(முற்பகல் 11-00)

ஆக நீங்களே போட்டு இருக்கின்ற 'அப்செக்ட்டிவ்'க்கு' முரணானது நீங்கள் கொண்டு வந்து இருக்கிற சட்ட பிரிவு என்பதை என்னால் சுட்டிக்காட்டாமல் இருக்கமுடியாது. ஏன் என்றால் கலைஞர் அவர்கள் 1973-ல் திறந்த புத்தகமாக இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தார்கள். இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டம் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் வழங்குகின்ற அந்தச் சட்டப் பிரிவை பயன்படுத்திக்கொண்டு Non-tax revenues வரி இல்லாத முறையில் வளத்தைப் பெருக்க வேண்டும், மாநிலத்திலுடைய வருவாயைப் பெருக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்திற்காக வழங்கப்பட்டு இருக்கின்ற ஆர்ட்டிகிள் 39 -ஐயே நீங்கள் புறக்கணிக்கிறீர்கள். ஆனால் எங்கள் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில் 1973-ல் இந்தச் சட்டத்தை வெளிப்படையாக திறந்த புத்தகமாக இந்தச் சட்டம் அவர்காலத்தில் கொண்டு வரப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் முதலில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் இருக்கின்ற Stage carriages எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. காண்பிராக்ட் கேரேஸ் அல்ல. அது விடுபட்டு இருந்தது. அடுத்து படிப்படியாக என்று சொல்லி ஒவ்வொரு மாவட்டமாக என்று சொல்லி அந்தப் பட்டியலையும் அதே சட்டத்திருத்தத்தில் தந்து இருந்தார்கள். அந்தப் பட்டியலைத்தான் நேற்று நான் படித்தேன். அது என்ன பட்டியல் மொத்தம் இந்த மாநிலத்தில் 8,421 தனியார் பேருந்துகள் செல்கின்றன என்று பட்டியல் தரப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே 1973 ஆம் ஆண்டு ஜனவரியில் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் தடங்கள் 133 ஆகத் தவிர்ந்து மீதி எல்லாம் To be nationalised ஆனால் ஏன் செய்யவில்லை. கோர்ட்டுக்குச் சென்று விட்டார்கள். கோர்ட்டில் கடந்த 11 ஆண்டு காலமாக இருந்த காரணத்தால் அந்தச் சட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்த முடியவில்லை. காலத்திற்கு தான் உச்ச நீதிமன்றம் திருத்தம் வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறது. "for Time Lag. Not for exemption"; ஆனால் நீங்கள் அந்த டைம் லாகையே காட்டவில்லை. எங்கள் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சொன்னார்கள், 5 ஆண்டுக்குள் அனைத்து பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று. நீங்கள் அப்படி கூடச் சொல்லவில்லை. இந்த ஆண்டுக்குள் இவைகளை செய்து முடிக்கப் போகிறோம் என்று சட்டத்தில் சொல்லவில்லை. எந்த ஆண்டுக்குள் முடிக்கப் போகிறோம் என்று நீங்கள் இதில் சொல்லியிருக்கிறீர்களா? பட்டியல் எதாவது தந்து இருக்கிறீர்களா! திருத்திய சட்டத்தில் எங்கள் தலைவர் கலைஞரால் தரப்பட்ட அந்த மூலப் பட்டியலை ஒமிட் செய்து இருக்கிறீர்கள் Totally Omitted இது தான் நீங்கள் சட்டத்தில் காட்டியிருக்கிறீர்கள். அதை ஏன் ஒமிட் செய்தீர்கள். இந்த 11 வருடங்களில் இன்னும் கொஞ்சம் எங்கள் காலத்தில் பர்மிட் கொடுத்து இருப்போம். பர்மிட் கூடுதலாகி இருக்கும். அது 10 ஆயிரம் மீட்டர்கள் இருக்கக்கூடும் என்று ஒரு தோராயமான கணக்காவது தந்தீர்களா? இல்லையே

(திரு. ப. பொன்னுரங்கம்)

[1984 மார்ச் 7]

நீங்கள் சொல்வதைப் பார்த்தால், எடுத்துக் கொள்ளுகிற எண்ணம் உங்களுக்கு இல்லை. 5 பஸ்களுக்கு எக்ஸ்சம்ஸன் கொடுக்கிறீர்கள். மூலச் சட்டத்தை திருத்துகின்றபோது எக்ஸ்சம்ஸன் தருகிறார்கள். என்ன என்று

“2. Amendment of preamble to Tamil Nadu Act 12 of 1973.— And whereas in the case of other districts all passenger transport divisions of all the stage carriage operators have to be acquired in a phased programme subject to certain exemptions. . . .”

எங்கள் தலைவர் கலைஞர் பேஸ்டு புரகிராம் என்று சொன்னார். எப்படி சொன்னார். ஏந்த எந்த மாவட்டத்தில் குறைவாக இருக்கிறதோ அதை முதலில் எடுத்து, பிறகு அடுத்து எந்த மாவட்டத்தில் குறைவாக இருக்கிறதோ அதை எடுப்போம் என்றும் 5 வருடங்களில் இதைச் செய்வோம் என்றும் அந்தச் சட்டத்தில் காட்டியிருக்கிறார்கள். அந்தப் பட்டியலில் விளக்கமாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது மட்டும் அல்ல, பேஸ்டு புரகிராம்—அதே வார்த்தையை மூலச் சட்ட வார்த்தையை போட்டுக்கொண்டு “.....Phased Programme subject to certain exemptions” ஏன் எக்ஸ்சம்ஸ், நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன் அதில் “subject to certain exemptions” என்ன எக்ஸ்சம்ஸ்? மூலச் சட்டத்தில் உண்டா? இல்லை. இது தேசியமயச் சட்டமே அல்ல. இது தேசியமய சட்டத்திற்கு விரோதமான சட்டம் என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கருத்து.

அதற்கடுத்தப்படியாக, மூலச் சட்டத்தில் 26-வதுசெக்ஷனில் புதிதாகவே சேர்க்கிறீர்கள், பெகுனியர் செக்ஷனைச் சேர்க்கிறீர்கள். அதற்கு எக்ஸ்பிளனேஷன் வேறு கொடுக்கிறீர்கள்.

9. Explanation—

“For the purpose of clause (c) “small operators, means any stage carriage operator holding on the date of the commencement of the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Amendment Ordinance, 1984 or on any date subsequent to such date of commencement five or less stage carriage permits notwithstanding that all or any stage carriage permits had expired after such date of commencement. A new entrant may apply for a stage carriage permit subject to the limits specified”.

யார் ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ்? அதை நாடு தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறது. ஐந்து பஸ்கள் உள்ளவர்கள் சாதாரண ஆப்பரேட்டர்களா? அதுவும் சிறிய ஆப்பரேட்டர்களா? அவர்கள் பஞ்சைகளா? பராரிகளா? அவர்கள் ஏழைகளா?

1984 மார்ச் 7] [திரு. ப. பொன்னுரங்கம்]

“Small Operators means any stage carriage operator holding on the date of the commencement of the Tami Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Amendment Ordinance, 1984

இந்த ஆர்டினன்ஸ்க்குப் பிறகு

“ or on any date subsequent to such date of commencement five or less stage carriage permits notwithstanding that all or any stage carriage permits had expired after such date of commencement. A new entrant may apply

வரலாம். ஐந்து பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு இப்பொழுது புதிதாக வரலாம். முன்பு முடியாது. இப்பொழுது தாராளமாக வரலாம்.

“A new entrant may apply for a stage carriage permit subject to the limits specified in this Explanation.

என்ன லிமிட்? ஐந்து பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம். அவர் தாராளமாக இந்த நாட்டிலே இருக்கலாம். அதுதான் தேசிய மயம்; தனிப்பட்ட தேசிய மயம்! தன்னிறைவுத் திட்டம் மாதிரி ஒரு திட்டம். ஆகவே, இப்படிப்பட்ட மோசமான பிரிவுகளைச் சேர்த்திருக்கிறீர்கள்.

5 பஸ்கள் வரை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்ற முறையில் நீங்கள் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். இதை நீங்கள் நிறைவேற்றத்தான் போகிறீர்கள். ஏனென்றால் மெஜாரிட்டி உங்களுக்கு இருக்கிறது. நாங்கள் சொன்னால் கேட்கவா போகிறீர்கள்?

ஆனால், இந்த ஐந்து பஸ்களுக்கு எக்ஸ்செம்பஷன் தருவதால் நீங்கள் எவ்வளவு பெரிய கொடுமையை இந்த மாநிலத்திற்குச் செய்கிறீர்கள் என்பதை நான் மெத்தப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆர்ட்டிகிள் 39 பிரகாரம், நமக்கு வந்து சேர வேண்டிய கிட்டத்தட்ட 200 கோடி ரூபாய்—ஒரு ஆண்டுக்கு வர வேண்டிய 00 கோடி ரூபாய் 1,500 அல்லது 2,000 பேர்களிடம்—தனி பர்களிடம் ஒப்படைப்பது முறைதானா? நியாயம்தானா?

எனக்குக் கிடைத்த தகவல் நம் சித்தையான தகவல், எழ்ந் மேல் ஆணையிட்டுச் சொல்கிறேன். பஸ் டிரைவர்கள் ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு இரண்டு இலட்சம் ரூபாய், செவ்வெல்லாம் போக வருவாய் இருப்பதாகச் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

[திரு. ப. பொன்னுரங்கம்]

]1984 மார்ச்

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

1973 ஆம் ஆண்டிலே எட்டாயிரத்துச் சொச்சம் பஸ் ரூட்டுகள் இருந்தன. இப்போழுதுள்ள நிலையில் பத்தாயிரம் பஸ் ரூட்டுகளாவது இருக்கும் என்றால்—2 இலட்சம் என்று போட்டாலும், 200 கோடி ரூபாய்க்குக் குறைவில்லாமல் இந்த மாநிலத்திற்கு வரவேண்டிய வருமானத்தை நீங்கள் அநியாயமாக ஆயிரம், இரண்டாயிரம் பேர்களின் கைகளிலே ஒப்படைத்துவிட்டு, இந்த நாட்டுமக்களுக்குப் பயன்பட வேண்டிய அந்தப் பணத்தை அந்தத் தனிநபர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ளட்டும் என்று கூறுகிறீர்களே அது முறையா? அது சரியா? அதனால் உங்களுக்கு என்ன பயன்? அதனால் உங்களுக்கு என்ன இலாபம்? இதை நாடு தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறது.

ஆகவே, இப்படிப்பட்ட ஒரு மோசமான சட்டத்தை நீங்கள் நிறைவேற்றிவது முறையல்ல, சரியல்ல என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சுப்ரீம் கோர்ட் கூட என்ன தீர்ப்பு வழங்கியிருக்கிறது? நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட இந்தச் சட்டத்தை அப்பீல் செய்த பொழுது

Justice Mr. Chandrachud, Mr. Fazal Ali, Mr. Thulsa Bhulkar, Mr. Chinnappa Reddy and Mr. Varadarajan—Supreme Court Judges.

ஆகிய இந்த ஐந்து பேர்களும் சேர்ந்து இந்த தீர்ப்பை வழங்கியிருக்கிறார்கள். அது என்ன தீர்ப்பு? நான் ஏற்கெனவே எடுத்துச் சொன்னதுதான்.

(முற்பகல் 11-10).

அரசியல் சட்டத்தின் 39ஆவது(பி), (கி) பிரிவுகள் சமுதாயத்தின் முக்கிய சாதனங்களும், பொருள்களும், பொது நன்மை கருதி அவற்றைச் சீராகப் பங்கிடும் அதிகாரத்தையும் ஒரு சிலர் கையில் பொருளாதாரம் குவிவதைத் தடுக்கும் அதிகாரத்தையும் அரசுக்கு வழங்கி இருக்கின்றன. நீங்கள் அந்த அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்துகிறீர்கள். எனவே தனிப்பட்ட நபரிடம் கொடுப்பது முறைதானா? அப்படி என்றால் உச்சநீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பிற்கு மாறாக தனி நபரிடம் ஒப்படைக்கப்படுகின்றது. அது நீதிமன்றத்தையே தாக்குவதாகும்; நீதிமன்றத்தையே கண்டிப்பதாகும். அதுமட்டுமல்ல.

உங்களையும், எங்களையும் ஆளாக்கிய அண்ணா அவர்கள் தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை எந்த அளவுக்கு நாட்டுக்கு அறிவித்தார்கள் என்பதைப் பாருங்கள். நான் அண்ணாவின் கருத்தை இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன். “வரி குறைப்பு முறையாயினும், வசதியளிப்புத் திட்டமாயினும், சலுகைகள் தரும் முறையாயினும், சமூகத்தில் குறைந்த வரு

9 [4மார்ச் 7]

[திரு. ப. பொன்னுரங்கம்]

வாய்த் துறையினரின் நலிவினைப் போக்கும் நோக்குடன் அமைந்திருவதே சரியான சமூகநீதி என இந்த அரசு திட்டமாகக் கருதுகிறது. தாங்கக் கூடிய தரத்தில் உள்ளவர்களுக்கும் சேர்த்து சமத்துவமாக இத்தகைய சலுகைகள் தந்திருவது பொருளற்ற போக்காகும்.” என்று அண்ணா அவர்கள், அவர்களின் அரசு கருதுவதாகச் சொல்லி இருக்கிறார். உங்களுடைய அரசு அல்ல. மேலும் தாங்கக்கூடிய தரத்தில் உள்ளவர்களுக்கும் சேர்த்து சமத்துவமாக இத்தகைய சலுகைகள் தருவது பொருளற்ற போக்கு என்று அண்ணா சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஆனால் நீங்கள் அண்ணாவின் கொள்கையை மீறுகிறீர்கள். மேலும் கூறுகிறார் அண்ணா ” வசதி நிலையில் உள்ளோர் நாட்டின் பொது நலனுக்காகவும் நலிந்த வாழ்வினரின் நலனுக்காகவும் அரசு மேற்கொள்ளும் நடவடிக்கைகளுக்கு ஆகும் செலவுத் தொகையில் ஒரு சணிசமான பகுதியைத் தந்தி உதவும் போக்கை மேற்கொள்வதை ‘பாரம்’ என்று கருதாது” என்று சொல்கிறார். ‘யாரைச் சொல்கிறார்’ தெரியுமா முதலாளிகளைச் சொல்கிறார் பாரம் என்று கருதாதீர்கள் என்று சொல்கிறார் பாரம் என்று கருதாது அறம், பொறுப்பு என்று கருதிட வேண்டுகிறேன், நல்லோர் அங்ஙனமே கருதுகின்றனர்” என்று சொன்னார் அண்ணா அவர்கள்.

(மணியடிக்கப்பெற்றது)

மேலும் பஸ்ஸைத் தேசியமாக்கப்போகிறேன் என்று அறிவித்த நேரத்தில் “வரியில்லா வருமான இனங்களை (நான்-டேக்ஸ் ரெவி்யூஸ்) பெருக்குவதன் மூலமாகவே மக்களின் வரிச்சுமைகளை நியாயமான எல்லைக்குள் நிற்குமாறு செய்து வளர்ச்சிப் பணிகளுக்கு மிக அவசியமாகத் தேவைப்படும் நிதிவசதிகளை மேலு திரட்ட முடியுமென இன்றைய அரசு கருதுகிறது, எனவே 75 மேல் களுக்கும் அதற்கு மேலும் உள்ள பஸ் வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறை மேற்கொள்ள வேண்டுமென அரசு முடிவு செய்துள்ளது” என்று அண்ணா அவர்கள் 16-6-67 அன்று இதே சட்டமன்றத்திலே கூறி இருக்கிறார்கள். ஆகவே நீங்கள் செய்வது அண்ணாவின் கொள்கைக்கு ஏற்றதா என்று நான் கேட்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பெற்றது)

பேரும் தொகையாகக் கூட இருக்கலாம். 100 கோடி ரூபாய் வரவு என்று வைத்துக்கொண்டால் அது நான்-டேக்ஸ் ரெவின்யூ-ஆக இருந்தால் இப்போது நீங்கள் 57 கோடி ரூபாய்க்கு வரி போட்டிருக்கிறீர்களே, அதைத் தவிர்த்திருக்கலாம் அல்லவா? எனவே பொது மக்களைக் கசக்கிப் பிழிகின்ற அரசாக இந்த சர்க்கார் இருக்கின்றது. இதுபோன்ற துறைகளைப் பயன்படுத்தி பொதுமக்களுக்குச் சலுகை செய்கின்ற சர்க்காராக இந்த சர்க்கார் இல்லை. எனவே இந்தத் திருத்தச் சட்டம் மிக மோசமான திருத்தச் சட்டமாகும். யாருக்கோ ஜாடை காட்டி, எதற்கோ கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த திருத்தச் சட்டம் என்று

(திரு. பா. பொன்னுரகம்)

[1984 மார்ச் 7]

சொல்வதைத் தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. ஆகவே நீங்கள் மக்களை எதிர்க்கிறீர்கள். 4½ கோடி மக்களுக்கு எதிராக இந்தத் திருத்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். மக்களுக்கு பயன் படக்கூடிய அளவில் வரக்கூடிய வருமானத்தை, அநியாயமாக அக்கிரமமாக, முறைகேடாக, தனிப்பட்டவர்களிடத்திலே ஒப்படைப்பதற்காகத்தான் இந்தத் திருத்தச் சட்டத்தை கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். எனவே இந்தத் திருத்தச் சட்டத்தை நீங்கள் திரும்பப் பெறவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டத்தைத் திருத்துவதற்காக சட்ட முன்வடிவின் மீது பேச வாய்ப்பு தந்ததற்கு நான் முதலிலே உங்களுக்கு நன்றி சொல்ல கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இந்த மூலச் சட்டமானது 1973-ஆம் ஆண்டு இதே சட்ட மன்றத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டது. டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராகவும், இன்றைய தினம் மின் துறை அமைச்சராக இருக்கிற பண்டித திரு. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகவும் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டு அன்றைக்கு இந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்றி இருக்கின்றார்கள். இன்னும் சொல்ல வேண்டுமென்றால் அன்றைக்கு இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்ட நேரத்தில் கிட்டத்தட்ட எல்லா எதிர்க்கட்சிகளும் அதை ஆதரித்து நிறைவேற்றி இருக்கின்றார்கள். சுருத்து வேறுபாடுகள் என்று சொன்ன நேரத்தில் அது ஒரே ஒரு சுருத்து வேறுபாடு — அன்றைக்குச் சுதந்திரா கட்சியிலே உறுப்பினராக இருந்த இன்றைக்கு மாண்புமிகு சுகாதாரத் துறையினுடைய அமைச்சராக இருக்கக்கூடிய திரு. ஹண்டே அவர்கள் மாறுபட்ட சுருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தைப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் அன்றைக்கு நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டம் நல்ல சட்டம். அது இன்றைக்குப் பல்வேறு வகையான குழப்பங்களுக்கு ஆளாகி அந்தச் சட்டமே இன்றைக்கு இல்லாத அளவுக்கு அதிலே பல்வேறு வகையான திருத்தங்கள் அரசின் சார்பிலே கொண்டு வரப்பட்டு, மூலச் சட்டத்தினுடைய தன்மையே போகின்ற வகையில் இன்றைக்குத் திருத்தத்தை நாம் பார்க்கின்றோம்.

பொதுவாக, இந்திய அரசியல் சட்டத்திலே 39-வது செக்ஷனிலே கூறப்பட்டிருக்கிற அடிப்படையிலேதான் இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய திருத்தத்திலே சொல்லியிருக்கின்றார்கள். 39 (பி) மற்றும் (சி) என்ன சொல்கிறது? 'மாநில அரசு' குறிப்பாக சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த முக்கிய வருவாய் வாகியில் உடைமை

1984 மார்ச் 7]

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

களையும் கட்டுப்பாடும் பொது நலனுக்குப் பெரிதும் பயன்படும் வகையில் வழங்கப்படுமாறும் பொது நலனுக்குத் தீங்கு ஏற்படும் வகையில் செல்வமும் உற்பத்தி வாயில்களும் ஒரே இடத்தில் குளியாதபடி பொருளாதார ஏற்பாடு இயங்கப்பட பார்த்துக் கொள்வதை தனது கொள்கையாக நெறிப்படுத்த வேண்டும் ' என்று அரசியல் சட்டம் மாநில அரசாங்கத்திற்குக் கொடுத்திருக்கின்றது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. அதே அடிப்படையிலே தான் 1973-ஆம் ஆண்டு சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதே அடிப்படையிலே நீங்கள் ஏன் நிறைவேற்றவில்லை என்றால், அதற்குக் காரணம் எனக்குத் தெரியவில்லை; நீங்கள்தான் பதில் சொல்லவேண்டும் அதற்குப் பதிலாக இருத்தம் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். இந்தத்திருத்தங்கள் அரசியல் சட்டத்திற்கு உடன்பட்டதுதானா? அரசியல் சட்டம் முதலிலேயே குறிப்பிட்டதே அதன் அடிப் படையிலே அமைக்கப்பட்டதுதானா என்று கேட்டால் நிச்சயமாக இல்லை—நூற்றுக்கு நூறு இல்லை. தேசியமயமாக்குகிற—கையகப்படுத்துகிற திட்டத்திற்கு நேர் மாறான கொள்கையைத்தான் இந்தத் திருத்தம் காட்டுகிறதே தவிர தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கையை நிச்சயமாகக் காட்டவில்லை யென்பதைத் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

காங்கிரஸ் சட்டசபைப் பொறுத்த வரையிலே இன்றைக்கும் சரி, என்றைக்கும் சரி நல்ல கொள்கைகளை நாங்கள் ஆதரிக்கின்றோம். சமீபத்தில் இதே சட்டமன்றத்தில் நம்முடைய வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட பிணாமி ஒழிப்பு சட்டமாக இருந்தாலும் சரி, நில உச்ச வரம்பு சட்டமாக இருந்தாலும் சரி, அதிலே இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகள் வழக்கு மன்றத்திலே நிற்குமா என்று சேட்ட நேரத்தில் நிற்கும் என்று அவர்கள் சொன்னாலும்கூட, எங்களுக்கு அந்தச் சட்டத்திலே கருத்து வேறுபாடு இருந்தாலும்கூட, கொள்கை அளவிலே நாங்கள் ஏற்றுக் கொண்டு முழுமையாக ஆதரித்தோம். அதைப் போல இந்தச் சட்டத்தை நீங்கள் கொண்டு வந்திருப்பீர்களானால் நாங்கள் எந்தத் திருத்தமும் கொடுக்காமல் முழுமையாக ஆதரித்திருக்க முடியும். அதற்கு மாறாக யாரோ சில பேருக்கு ஆதரவு கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக இந்தச் சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் அதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வீர்கள்.

அது மட்டுமல்ல, இதன் மூலச் சட்டமுன்வடிவை 1973-ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் அறிமுகம் செய்து ஆய்வு செய்ய வேண்டுமென்ற கோரிக்கை வைத்த நேரத்தில் அன்றைக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த, இன்றைய மின் துறை அமைச்சர் திரு. பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசியதை நான் இங்கே குறிப்பிடுவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். 'I quote' 'இந்த மசோதா இது வரையில் இல்லாத அளவு வரலாற்றுச்சிறப்புப் பொருந்தியதாகும்

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1984 மார்ச் 7]

புதுமைக் கருத்துக்களைக் கொண்டது. புரட்சித் திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவது' என்று சொன்னார். 'வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்கது என்று நான் ஏன் குறிப்பிடுகின்றேன் என்றால் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு புதிய முதலாளி வர்க்கம் இல்லாமல் செய்வது இந்த மசோதா' காப்பிட்டலிஸ்ட்ஸ் என்ற ஒரு சக்தியே இல்லாமல் செய்வதுதான் இந்த மசோதாவின் நோக்கம் என்று சொல்லியிருக்கிறார். 'பஸ் முதலாளி என்ற வார்த்தையே தமிழ் நாட்டில் இடம் பெறாது, தமிழ் அகராதியில் இடம் பெறாது.' பஸ் முதலாளிகள் என்ற

(முற்பகல் 11-20.)

வார்த்தையே தமிழ் நாட்டில் இடமில்லாமல் ஆக்குவதற்கு வரலாற்று சிறப்பை இந்த மசோதா பெற்றிருக்கிறது என்பதை நாம் உணர்வோம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மேலும் சொல்கிறார்—முதலாளித்துவத்தை மேலும் வளர விடக்கூடாது என்பதற்காக புதிய ரூட்டுகளை, புதிய வழித் தடங்களை இனிமேல் யாருக்கும் சொடுப்பது கிடையாது என்று முடிவு எடுத்திருப்பதாக சொன்னார். புதிய ரூட்டுகளை நாம் யாருக்கும் சொடுப்பதில்லை என்று முடிவு செய்திருப்பதாக அன்றைக்கு அறிவித்தார். ஆகவே பஸ் முதலாளிகள் என்ற வர்க்கமே தமிழ் நாட்டில் இல்லாமல் செய்வதுதான் இந்த மசோதா வினுடைய நோக்கமென்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார். அதிலே ஏதாவது ஒன்றை உங்களால் நிறைவேற்ற முடிந்ததா? 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கூட மூலச் சட்டத்தினுடைய அடிப்படையிலே இந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்றி இருப்பார்களானால் நிச்சயமாக தமிழ் நாட்டிலே இருக்கிற லட்சக்கணக்கான மக்கள் உங்களைப் பாராட்டி இருப்பார்கள். அதற்கு பதிலாக 1,500 பேர்களுக்காக நீங்கள் அவர்களுக்கு சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்காக தமிழ் நாட்டில் பஸ் முதலாளிகள் என்ற வர்க்கமே இல்லாமல் செய்து விடுவேன் என்று சொன்ன பண்ணுட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்களை பக்கத்திலே வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் இந்தச் சட்டத்திலே குழப்பம் செய்து, கொலை செய்து விட்டீர்கள் என்ற குற்றச்சாட்டை சுமத்துகிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து பஸ் முதலாளிகள் உயர்நீதி மன்றத்திற்கு சென்றார்கள். உயர்நீதிமன்றம் அவர்களுக்கு ஆதரவாக தீர்ப்பு அளித்தது. அதை எதிர்த்து இந்த அரசாங்கமே உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு சென்றது. உச்ச நீதிமன்றம் 31.10-1983-ல் தீர்ப்பு வழங்குகிறது. குறிப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், பஸ் தேசியமயம் என்பது சரியே, அப்படி செய்வதன் மூலம் சமதர்ம சமுதாயத்தை நோக்கிச் செல்லவும், போத்து ஒருசிலரிடம் மட்டும் குவிவதை தடுக்கவும், மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை அதிகரிக்கவும், வேலை வாய்ப்புகளைப் பெருக்கவும், வசதியாக இருக்குமென்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல், அன் ஹெல்த்தி காம்ப்படிஷன்

1984 மார்ச் 7]

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

என்று சொல்கிறார்களே, தனியாரும் அரசாங்கமும் போட்டி போட்டுக்கொண்டு அதனால் நாட்டினுடைய பொருளாதாரமே வீணாக போகிறதே, அதற்கு பதிலாக அரசாங்கம் ஒட்டு மொத்தமாக தேசியமயக் கொள்கையை நிறைவேற்றினால் போட்டி ஏற்படாது. கிராமங்களுக்கு வசதிகளைச் செய்ய முடியும். இன்றைக்கு ஒருவர் பேருந்தை வைத்திருப்பாரானால் அவரிடம் ஒரு கிராமத்திற்கு போக்குவரத்து வசதி செய்ய வேண்டுமென்று, அந்த வழித்தடத்தில் பேருந்து செல்லவேண்டுமென்றுச் சொன்னால், அங்கே லாபம் இல்லை; நான் வர முடியாது என்று தான் சொல்வார்கள். ஆனால் அதேநேரத்தில் அரசாங்கத்தினுடைய ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்குமேயானால் நிச்சயமாக அந்தக் கிராமத்திற்கு பேருந்தை கொண்டு செல்ல முடியுமென்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது. இன்றைக்கு காரண நோக்கங்களில் சொல்கிறபோது இந்தச் சட்டத்தின் சில பகுதிகள் காலம் கடந்து விட்ட காரணத்தால் இன்றைய நிலைக்கு ஒவ்வாததாகி விட்டதால், அதற்கு சட்டத்திலே திருத்தங்கள் கொண்டு வரலாம் என்று உச்சநீதிமன்றம் சொல்லி உள்ளது என்று சொல்கிறார்கள். எதற்காக திருத்தம் கொண்டு வருகிறோம் என்று சொன்னதற்கு காரணம், சட்டம் 1973-ல் நிறைவேற்றப்பட்டது; தீர்ப்பு 1983-ல் வந்தது; அதற்கு பின்னால் அதை அமல்படுத்தும் போது அதிலே ஏதாவது பிரிவுகளை, கிளாஸ்களை திருத்தங்கள் என்று உச்சநீதிமன்றம் சொன்னதன் காரணமாக நாங்கள் இவ்வளவு பெரிய மாற்றத்தை புரட்சிகரமான மாற்றத்தை செய்திருக்கிறோம் என்றால் நான் கேட்க விரும்புகிறேன். உச்ச நீதிமன்றத்திலே என்ன திருத்தம் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னார்கள்? அவர்கள் சொன்னது 'டைம் லாக்' 1973ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டம், 1983 ஆம் ஆண்டு தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டு, இந்தச் சட்டம் நிறைவேற்றப்படுகிற நேரத்திலே—1973 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 14-ம் நாள் நிறைவேற்றப்படும் என்று கொள்கை அளவிலே சட்டப்பூர்வமாக சொன்ன நேரத்திலே அது கோர்ட்டிற்கு சென்றது. 10 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னாலே வருகிறபோது நீங்கள் ஏப்ரல் 14, 1984 என்று அறிவியுங்கள் அல்லது ஏதாவது தேதியை நீங்கள் அறிவியுங்கள் என்று சொன்னார்களே தவிர நீங்கள் அதிலே இருக்கிற முக்கியமான கொள்கையை தேசிய மயமாக்குகிற கொள்கையை நீங்கள் ரத்து செய்துவிட்டு தனியார்களுக்கு பேருந்துகளை கொடுங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு அவர்கள் தீர்ப்பு வழங்கவில்லை. ஆகவே புரட்சிகரமான சட்டத்தை நிறைவேற்றி இருக்கிறோம். என்று சொல்லுகிற போது எந்த புரட்சியும் இல்லாத அளவிற்கு, நல்ல கொள்கை இல்லாத அளவிற்கு செய்திருக்கிறீர்களே என்பது தான் என்னுடைய ஆதங்கம், வேதனை. ஒன்றை மட்டும் சொல்வேன், 73 ஆம் ஆண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டது என்பதற்காக நீங்கள் திருத்தவேண்டுமென்பது உங்களுடைய நோக்கமாக இருக்குமானால் வருங்கால

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1984 மார்ச்]

சந்ததியினர், கோடிக்கணக்கான இளைஞர்கள் இந்த நாட்டிலே நல்ல சமுதாயம் அமைய வேண்டுமென்று விரும்புகிறார்களே அவர்களுக்கு ஒரு நல்ல வழி காட்ட வேண்டிய இந்த சட்டமன்றம் தவறான வழியைக் காட்டி விடுமோ என்று அஞ்சுகிறேன். அந்த பழி, பாவம் எல்லாம் உங்களைச் சேரவேண்டாம் என்று கருதிதான் எச்சரிக்கை செய்கிறேன். தயவு செய்து இந்தச் சட்டத்தினைத் திருத்தத்தை திரும்பப் பெறுங்கள். காரணம் ஒரு சோஷலிசப் பார்வையில் முற்போக்கான எண்ணங்களோடு சமுதாயத்தில் நலிவுற்ற மக்களுக்கு கைதூக்கி விடக்கூடிய முறையில் நம்முடைய கொள்கை இருக்குமானால், அதற்கு இந்தச் சட்டமுன்வடிவு நிச்சயமாக வழிவகுக்காது. 1500 தனியார் பஸ் முதலாளிகள் பிழைக்க முடியும். அவர்களில் இலட்சாதிபதிகளாக இருப்பவர்கள் கோடீஸ்வரர்களாக ஆகமுடியும். ஆனால், நிச்சயமாக ஏழை எளிய மக்கள் வாழ வகை செய்யக்கூடியதாக இல்லை என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1976 ஆம் ஆண்டு ஆளுநர் ஆட்சி இருந்த நேரத்தில் மத்திய அரசாங்கத்தின் நிர்வாகத்தில் இருந்த நேரத்தில் ஆளுநர் சுகாதியா அவர்கள் ஒரு சட்டத்தைப் பிறப்பித்தார். தனி ஒரு மனிதன் மூன்று பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருக்கக் கூடாது என்று உத்தரவு பிறப்பித்தார். அதையாவது நீங்கள் நடைமுறைப் படுத்தினீர்களா என்றால் இல்லை. 1978 ஆம் ஆண்டு இதே அவையில் இரண்டு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் 3 பஸ்கள் என்று இருப்பது சரியாக இல்லை. அதை 5 ஆக மாற்றவேண்டும் என்று சொன்ன நேரத்தில் அன்றைக்கு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், “எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களின் கோரிக்கையை ஏற்று தனி ஒருமனிதன் 3 பேருந்துகளை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருப்பதை 5 ஆக மாற்றி விடுகிறேன்” என்று சொல்லி உத்தரவிடுவதாகச் சொன்னார்கள். எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களின் கோரிக்கையை அவர்கள் ஏற்றுக் கொண்டார்கள் என்று சொல்வதை விட ஒருசில தனிப்பட்டவர்களின் விருப்பத்திற்கிணங்க சொல்லப் பட்ட கருத்தைத்தான் அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள் என்று சொல்லவேண்டும். ஏனென்றால், அவர்கள் சொன்னது கொள்கை அளவில் சொல்லப்பட்ட கருத்து அல்ல.

1980 ஆம் ஆண்டு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் மீண்டும் தேர்தலில் வெற்றிபெற்று வருகிறார். ஆட்சிப் பொறுப்பேற்பதற்கு முன்பு அவரை நிருபர்கள் சந்தித்துப் பேசுகிறார்கள். அப்பொழுது ஒரு கருத்தைச் சொல்லுகிறார்கள். நான் மீண்டும் ஆட்சிக்கு வந்து விட்டேன். என்னுடைய முதல் வேலை வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் ஓடும் தனியார் பேருந்துகளையும், இராமநாத புரம் மாவட்டத்தில் ஓடும் தனியார் பேருந்துகளையும் தேசிய உடமையாக்குவோம் என்று சொன்னார்கள். நான் அதை

1984 மார்ச் 7]

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

விரும்பினேன். பாராட்டினேன். ஒரு முற்போக்கான எண்ணத்தை அமல்நடத்தப் போகிறார் என்ற காரணத்தால் வரவேற்றேன். ஆனால், இன்றைக்கு 1984 மார்ச் மாதத்தில் கொண்டு வரும் சட்டம் தனியார் புதிதாக இப்போது ரூட்களை பெற்றுக் கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. நான் உங்களைப் பார்த்துக் கேட்கிறேன். எங்கே உங்களுடைய தேசிய மயக் கொள்கை? நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் நாம் எதிலே வேண்டுமானாலும் சமாதானம் செய்து கொள்ளலாம். கொடுக்கல் வாங்கலில் சமாதானமாகத் தீர்த்து கொள்ளலாம். அடித்தடியில் சமாதானம் செய்துகொள்ளலாம். ஆனால், ஒரு மனிதனுடைய தலையாய கொள்கையில் அவன் பஞ்சாயத்துப் பேச முடியாது. அப்படிப்பட்ட கொள்கையில் விட்டுக் கொடுக்க முடியாது. அப்படிப்பட்ட ஒரு கொள்கைதான் தேசிய மயக் கொள்கை ஆகும். இன்றைக்கு நீங்கள் ஆட்சியில் இருந்தாலும் சரி அல்லது வேறு கட்சி ஆட்சியாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது கம்யூனிஸ்ட் கட்சி ஆட்சிக்கு வந்தாலும் சரி, அவர்களெல்லாம் இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் அடிப்படையில்தான் இந்தியாவின் முன்னேற்றத்தை மனதிலே கருதி சட்டங்களைக் கொண்டு வரவேண்டும். ஆகவே, ஒரு உயி ரோட்டம் உள்ள ஒரு கொள்கையை ஒட்டி நீங்கள் சட்டம் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றினால்தான் இந்த நாட்டிலுள்ள சமுதாய மக்கள் மத்தியில் ஒரு நிலையான நல்வாழ்வை ஏற்படுத்த முடியும் என்பதைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டும்.

நான் கேட்க விரும்புகிறேன். 31 ஆம் தேதி சட்டத்தை ஆதரித்து சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு வழங்குகிறது. ஆனால் நீங்கள் திடீரென்று ஒரு அவசரச் சட்டத்தைக் கொண்டு வருகிறீர்கள். அந்த அவசரச் சட்டத்தின் மூலம் யாருக்கு வசதி செய்து கொடுத்து இருக்கிறீர்கள். ஏழை மக்களுக்காக வசதி செய்து கொடுத்து இருக்கிறீர்கள். ஏதோ 500 பஸ் சொந்தக்காரர்கள் தங்களுடைய பஸ்களை எல்லாம் கொண்டு வந்து மவுண்ட் ரோடில் ஊர்வலம் விட்டார்கள் என்பதற்காக இப்படி ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். அந்தத்தனியார்களிடத்தில் பணி செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு என்ன வசதி அவர்களால் செய்து தரப்பட்டு இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வீட்டு வசதி உண்டா? நிலையான உத்யோகம் உண்டா? அவர்கள் எல்லாம் அரசுக்கு மகஜர்கள் கொடுத்தார்களா? இன்றைக்கு தனியார் முதலாளிகளிடத்தில் வேலை செய்யும் எந்த டிரைவருக்கும்* எந்த கண்டக்டருக்கும் எந்த கிளினருக்கும் வேலை உத்தரவாதம் கிடையாது. ஆனால் அந்த பஸ் முதலாளிகளின் வற்புறுத்தலின் பேரில் அழைத்து வரப்பட்டார்கள். நான் கேட்டுக்கொள்ளவிரும்புகிறேன். இன்றைக்கு பெரிதாக விளம்பரப் படுத்தப்படுகின்றது. தனியார் பெருந்துகள் மூலமாகத்தான் நல்ல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன என்று? அது உண்மையா? இங்கே கூட ஒருகேள்வி கேட்டார்கள். இங்கே நாம் பஸ்களை ஒட்டுகிறோம். அதற்காக உலக வங்கியிடமிருந்து

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1984 மார்ச் 7]

கடன் பெற்று இருக்கிறோம். ஆகவே அவர்கள் சொல்கிறபடி தான் நாம் பஸ் நிறுவனங்களை நடத்த வேண்டி இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலை இருப்பதால் நாம் பஸ்களை ஒட்டுகின்ற டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் நாம் எண்ணுகிறபடி சலுகைகளை அளிக்க முடிகிறதா? அவர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்க முடிகிறதா?

(முற்பகல் 11-30)

டயர் உற்பத்தியை, சேசிஸ் உற்பத்தியை தேசியமயமாக்காமல் பஸ்ஸை மட்டும் தேசியமாக்குவதில் என்ன நன்மை என்று அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். நம்மிடம் இருக்கும் நிறுவனத்தைத்தான் நாம் தேசியமயமாக்க முடியும், அதைவிட்டுவிட்டு, அசோக் லேலாண்ட், டாட்டா நிறுவனங்களை எப்படி நாம் தேசியமயமாக்க முடியும்? ஆகவே டயர், சேசிஸ் நிறுவனங்களை தேசியமயமாக்கிவிட்டுதான் பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது.

முதலிலே பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்குங்கள். அதற்குப் பின்னாலே மற்ற நடவடிக்கைகளை எடுங்கள். தனியார் நடந்தும் டயர், சேசிஸ் நிறுவனங்களை நீங்கள் தேசியமயமாக்குவதற்குப் பதிலாக நீங்களே ஏன் டயர் தொழிற்சாலையை ஆரம்பிக்கக்கூடாதா? நீங்கள் ஆரம்பியுங்கள். யாரும் தடுக்க மாட்டார்கள். ஆனால் நீங்கள் என்ன செய்திருக்கிறீர்கள்? டயர், சேசிஸ் எல்லாம் காரணம் கூட்டி, தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிலிருந்து சற்று விலகி, தனியாருக்கு உதவி செய்யலாம் என்ற எண்ணத்தில் நீங்கள் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறீர்கள். எனவே நாங்கள் இதை ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை. (மணியடிக்கப்பெற்றது).

இது ஒரு முக்கியமான சட்ட முன்வடிவு. இன்னும் கொஞ்சம் நேரம் கொடுங்கள். செக்ஷன் 14 மூலச் சட்டத்தின் முக்கியமான ஒரு பிரிவு.

Bar on applications for fresh permit or for renewal of the existing permit for running any stage carriage or contract carriage from 14th January 1973.

தனியாருக்கு புதிதாக வழித்தடங்கள், பெர்மிட் வழங்கப் படுவதில்லை. மேலும் பெர்மிட்டை புதுப்பிக்கின்ற வகையிலும் எதுவும் செய்ய முடியாது என்பது மூலச் சட்டம். ஆனால் நீங்கள் என்ன செய்திறீர்கள்? அதிலே திருத்தம் செய்தீர்கள். அரசாங்கத்தைத் தவிர வேறு தனியாருக்கு இல்லை என்ற சட்டத்தை மாற்றி, யாருக்கு வேண்டுமானாலும் கொடுக்கலாம் என்று செய்திருக்கிறீர்கள். இது என்ன நியாயம்? மூலச் சட்டத்தை இப்படி மாற்றியிருக்கிறீர்களே!

1984 மார்ச் 7]

[திரு. தா. சுந்தரராஜ்]

அது மட்டுமல்ல, மூலச் சட்டத்தின் அட்டவணை நயி படிப்படியாக எந்த எந்த மாவட்டத்தில் பஸ்களை தேசிய மயமாக்குவது என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது முதலில் குறைவாக ஓடுகின்ற பஸ்கள், அதற்கு அடுத்து அதைவிட கூடுதலாக ஓடுகின்ற பஸ்கள், அதற்கு அடுத்து அதைவிட கூடுதலாக ஓடுகிற பஸ்கள், இப்படியே போய் கடைசியாக மிக அதிகமாக ஓடுகின்ற பஸ்கள் உள்ள மாவட்டங்களில் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை செயல்படுத்துவது என்று இருந்தது. இன்றைக்கு அந்த அட்டவணையை எடுத்துவிட்டார்கள். காரணம் எந்த மாவட்ட பஸ் முதலாளியாக இருந்தாலும், அவர்களை எல்லாம் மிரட்டலாம் என்ற நோக்கம்தான். பஸ் முதலாளிகளை மிரட்டுவதற்காக இப்படிச் செய்திருக்கிறீர்கள். உண்மையிலேயே நீங்கள் தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையை அமுல்படுத்துவதாக இருந்தால் இந்த தேதியிலிருந்து இந்த மாவட்டம், இந்த தேதியிலிருந்து இந்த மாவட்டம் என்று அறிவித்து அதன்படி செயல்படுத்தலாம். நீங்கள் அப்படி அறிவித்திருந்தால் நான் அதைப் பாராட்டுவேன். ஆனால் இன்றைக்கு என்னால் பாராட்ட முடியவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு அரசாங்க சார்புடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நஷ்டத்தில் செயல்படுகின்றன. சோழன் போக்குவரத்தில் 2 கோடி ரூபாய் நஷ்டம்; பாண்டியன் போக்குவரத்தில் 2 கோடி ரூபாய் நஷ்டம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் இலாபத்தில் செயல்படுகிறது என்று நினைக்கிறேன், மற்ற எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும், நஷ்டத்தில்தான் செயல்படுகின்றன என்று சொல்கிறார்கள். நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்பதால் கொள்கையை மாற்ற முடியாது. நஷ்டத்திற்குக் காரணம் என்ன என்பதைக் கண்டறிய வேண்டும்; நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி 15, 20 நாட்களுக்கு முன்னால் வந்த செய்தி அனைவருக்கும் தெரியும். அதிலே பணியாற்றுகின்ற அக்கவுண்டன் ஆபீசர்ஸ் என்று சொல்லக்கூடிய கணக்குப் பார்க்கும் அதிகாரிகள், 3, 4 பேர்கள் என்று நினைக்கிறேன், ஒரு தவறான காரியத்தைச் செய்து விட்டார்கள். அது சாதாரண தவறு அல்ல. 5,000 ரூபாய் 10,000 ரூபாய் அல்ல. ஒரு கோடி ரூபாய்க்குமேல் கொள்ளையடித்திருக்கிறார்கள். அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் மொத்த நஷ்டம் 2 கோடி ரூபாய். அதில் 4 பேர்கள் சேர்ந்து அடித்த கொள்ளை மட்டும் ஒரு கோடிக்கு மேல். இப்படி இருந்தால் எப்படி நஷ்டம் வராமல் இருக்கும்? அது கூட இன்னும் கணக்கு சரியாகப் பார்க்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் அடித்த கொள்ளை 2 கோடிக்குமேல் இருக்கும் போல் தெரிகிறது. இப்படி

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1984 மார்ச் 7]

ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் ஒரு கோடி, இரண்டு கோடி ரூபாய் கொள்ளையடிக்க முடியும் என்றால் இது யாருடைய தவறு? நான் அமைச்சரை குற்றஞ்சாட்டவில்லை. இருக்கக்கூடிய நிர்வாக இயந்திரம் அந்த அளவுக்கு மோசமாக இருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிற எம்.டி.-க்கள் எப்படி இருக்கிறார்கள், இங்கே அமைச்சர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் இருக்கக்கூடிய அறைகள் சாதாரண மான் அறைகள்தான், அங்கே 'பான்' மட்டும் ஒடுகிறது. அமைச்சர்களுடைய வீடுகளிலும் அப்படித்தான் இருக்கிறது. ஆனால் அந்த எம்.டி.-க்கள் இருக்கக்கூடிய அறையைப் பார்த்தால் முழுவதும் ஏ.சி. பண்ணியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இருக்கக்கூடிய ஆபீஸ் அறை ஏ.சி. அவர்களுடைய காரிலே ஏ.சி. அவர்களுடைய வீட்டிலே ஏ.சி. எல்லாமே ஓசிதான் (அரசாங்கமே நீ யோசி என்று ஒரு குரல்). இப்படி அரசாங்கப் பணத்தில் உல்லாச வாழ்க்கை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறவர்கள். மக்களுடைய பணத்திலே உல்லாச வாழ்க்கை நடத்துகிறார்கள். ஆகவே நான் கேட்கிறேன். இதைக் கட்டுப்படுத்துங்கள் என்று (குறுக்கீடு). தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு ஒரு பேருந்து ஒரு சில நபர்களால், சமூக விரோதிகளால் எரிக்கப்பட்டால், அந்தப் பேருந்துகளை, இன்றைக்கு நம்முடைய அமைச்சவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, திருச்சி, மதுரை போன்ற பஸ் ஸ்டேண்டுகளில் போர்டு போட்டு 'பாருங்கள், பாருங்கள் நான் என்ன பாவம் செய்தேன், என்னை எரிக்கிறார்கள்' என்று படம் போட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி மக்களுக்குப் படம் போட்டுக் காண்பிப்பது முறைதான். ஆனால் இதைவிடக் கடுமையாக ஒரு கோடி ரூபாய்க்கு கொள்ளை அடிக்கிறவர்களின் படங்களை பெரிய அளவில் போட்டு, ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டேண்டிலும் 'இவர்கள் தான் கொள்ளை அடித்தவர்கள், என்று போடுங்கள், அப்போதாவது அவர்கள் திருந்துவார்களா என்று பார்ப்போம். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையே தவறு என்று சொல்கின்ற அளவிற்கும், வாதாடமுடியாத அளவிற்கும் தனியாருக்கு லாபம் கிடைக்கிறது. தனியார் வாழ்ந்தால் தான் வாழமுடியும், என்ற நிலை ஏற்படுகிறது. அரசாங்கம் நஷ்டத்தைத்தான் அடைந்துவருகிறது. இந்த நாட்டிலே சோஷலிசம் வரவேண்டுமானால், நம்மால் இயன்றவற்றை தேசிய மயமாக்கவேண்டும். உங்களால் முடிந்தால், நாட்டின் பஸ்களையும், மத்திய அரசால் முடிந்தால் வங்கிகளையும் பெரிய தொழிற் சாலைகளையும் தேசியமயமாக்குங்கள். அப்போது தான் ஒட்டுமொத்தமாக ஏழ்மையை விரட்ட முடியும். தேசிய மயமாக்குகின்ற கொள்கையிலிருந்து நாம் அவ்வப்போது தவறுவோமேயானால், நாட்டின் ஏழ்மை மட்டுமல்ல, வருங்கால சந்ததியரின் எண்ணங்களும் மாறுபடும்.

1984 மார்ச் 7]

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

அதேபோல் இன்று போக்குவரத்துக் கழகம் நடந்துவருகிறது. தனியார் பேருந்துகளின் ஆதிக்கம் எவ்வளவு தூரத்திற்கு இருக்கிறது என்பதற்கு ஒரு உதாரணம், 'டைம்' போடுகிறோம். கலெக்ஷன் வரும் டைம் பார்த்து, தனியார்கள், சம்பந்தப்பட்ட பெரிய அதிகாரிகளையோ எம். டி. க்களையோ பார்த்து எங்களுக்கு இந்த டைம் வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். நீங்கள் வேறு டையத்தை வைத்துக்கொள்ளுங்கள் என்கிறார்கள். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதையெல்லாம் டிமாண்டிலே பேச வேண்டியது. இது பில், இப்போதே 20 நிமிடங்கள் ஆகிவிட்டது. சீக்கிரம் முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தனியார் முதலாளிகள் அரசாங்கத்தினுடைய நேரத்தை தாங்கள் எடுத்துக்கொண்டு, அதன்காரணமாக தாங்கள் அந்த வழித்தடத்திலே அதிக லாபம் வைத்து, அரசாங்கத்தினுடைய போக்குவரத்து கழகம் நஷ்டத்தில் ஓடுகிற கணக்கை, ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு பின்னர், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்துகளை அந்த வழித் தடங்களுக்குச் செல்லாத நிலைமை இன்று அதிகமாக இருக்கிறது. ஓட்டுமொத்தமாக அரசாங்கப் பேருந்துகளே போகும் என்றால், தனியார் தலையிடமாட்டார்கள்.

விருத்தாசலம்-உருந்தூர்ப்பேட்டைக்கு இடையில் பெரியார் போக்குவரத்து பேருந்து ஓடிக்கொண்டிருந்தது. நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 1,500 வருமானம் வந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு தனியார் பேருந்து அதே வழி தடத்தில் சென்று, பெரியார் போக்குவரத்துக் பேருந்தை நிறுத்திவிட்டது. திருவேங்கடம் பஸ் முதலாளி இன்றைக்கு ஓட்டிக்கொண்டு இருப்பதாகச் செய்தி. நீங்கள் வெள்ளைச் செய்யுங்கள். காரணம் அந்தத் தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர் இதைச் சொன்னார். ஆகவே தமிழ்நாடு புராவும் வள்ளல்நிலைபுர இது. நான் உதாரணத்திற்கு ஒன்றைத் தான் சொன்னேன், சுப்ரீட் கோர்ட் சொன்னது நீங்கள் ஹெல்தி காம்பெடிஷன் என்று நினைக்காதீர்கள், தனியாரும் அரசாங்கமும் போட்டி போட்டால், அரசாங்கத்தினுடைய மொத்தமான பொருளாதாரம் பாதிக்கப்படும், அந்தப் போட்டி தேவையில்லை. ஆகவே தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை அமல்படுத்தும்படி அன்றைக்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாம் ஏதோ ஒரு புதிய சமுதாயத்தை பலதத்துவிட முடியும் என்பதற்குச் சொல்லவில்லை. 1973ஆம் ஆண்டு உங்களிடத்திலே அந்தச் சட்டத்தின் மூலம் ஒரு நல்ல குதிரை ஒப்படைக்கப்பட்டது. அராபியன் குதிரையைக் கொடுத்தார்கள்.

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1984 மார்ச் 7]

(முற்பகல் 11-40.)

அந்தக் குதிரையிலே ஏறி நீங்கள் எங்கே செல்லவேண்டுமோ அங்கே செல்லாமல் அந்த முயற்சியிலே, வழியிலே செல்லாமல் சோஷியலிசத்தை நோக்கிச் செல்லாமல், வேறு எங்கோ சென்று கொண்டிருக்கிறீர்கள். அந்த முரட்டுக் குதிரையிலே ஏறி உட்கார்ந்து கொண்டு, இப்போது அது உங்களைக் கீழே தள்ளியது மட்டுமல்லாமல், குழியையும் பறித்து, அது உங்களையும் சேர்த்து, இந்த தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற நம்மையும் சேர்த்து அமுக்கி விடுகின்ற நிலையிலிருக்கிறது. அதைப் பாதுகாக்கவேண்டியது உங்களுடைய பொறுப்பு. நான் உங்களைப் பரிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். 1973-ஆம் ஆண்டு--பெரிய புரட்சிகரமான சட்டம் என்று நான் சொல்லி வாதாடவேண்டியதில்லை--10 ஆண்டுகளுக்கு முன்பாகவே நல்ல சட்டத்தை நிறைவேற்றிய இந்த அவை இன்றைக்கு இந்த மழுங்ஸ்தான் சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்து, அதையும் இந்த அவையிலே நிறைவேற்றவேண்டுமா என்பது தான் என்னுடைய கேள்வி. (மணியடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் சீக்கிரம் முடித்துக் கொள்ளவேண்டும். (குறுக்கீடு)

Thiru DURAI MURUGAN: As a Lawyer you should know that it is not an ordinary Bill.

Mr. DEPUTY SPEAKER: All the Bill are equal.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, எங்களைப் பொறுத்தவரையில் நாங்கள் மிகத் தெளிவாக இருக்கிறோம். நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்துறை அமைச்சர் அவர்கள் அன்றைக்கு 60-ஆம் ஆண்டு போட்ட சட்டமே செல்லாது, அன்றைக்கு நடைபெற்ற டிரான்சாக்ஷன் செல்லாது என்று கொண்டு வந்த சட்டத்தை நாங்கள் ஆதரித்து இருக்கிறோம் ஆகவே இதிலே கருத்து வேறுபாடு இல்லை. நீங்கள் முற்போக்கான சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தால் முழுமையாக கைகூப்பி வரவேற்கத் தயாராக இருக்கிறோம். ஆனால் இந்தச் சட்டத்தை நிச்சயமாக எதிர்க்கிறோம். சாரணம் இன்றைய சூழ்நிலையில் ஒரு புதிய முதலாளி வர்க்கத்தை உருவாக்க, 73-ஆம் ஆண்டு சொல்லப்பட்ட கருத்துக்கு மாறாக ஒரு புதிய முதலாளி வர்க்கத்திற்கு பரலாட்டி வளர்ப்போம் என்று சொல்கின்ற கருத்தாக இது இருக்கிறது என்று சொல்லி, இதை நான் எதிர்க்கிறேன் என்று கூறி அமர்கிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

டாக்டர் கே. சமரசம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் தமிழ்நாடு 1984ஆம் ஆண்டு படணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவின் மீது அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக நான் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் 1956ஆம் ஆண்டிலே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் தலைமையிலே தர்மபுரி மாவட்டம் காவேரிப்பட்டினத்திலே ‘நெஞ்சம்’ என்ற நாடகம் நடந்தபோது, தனியார் இந்தப் போக்குவரத்தை நடத்துகின்ற கர்ரணத்தால் நாட்டிலே என்னென்ன சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன, சமுதாயக் கேடுகள் ஏற்படுகின்றன; பொருளாதாரச் சீரழிவுகள் ஏற்படுகின்றன என்றெல்லாம் நாங்கள் எடுத்துச் சொன்னோம். அப்போதே, அந்த நாடகத்திற்குத் தலைமை தாங்கிய பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் “ஆளுகின்ற ஆட்சிக்கு இது ஒரு ஆலோசனை; அடுத்து வருகின்ற ஆட்சிக்கு இது ஒரு எச்சரிக்கை, என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் அண்ணாவின் வழியில் அவர்கள் நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று சொன்ன அந்தக் கருத்துக்கு ஏற்ப, கொஞ்சம் கொஞ்சமாக மெல்ல, மெல்ல, எந்தெந்த அளவிற்கு முடியுமோ, அந்த அளவிற்கு ஒரு மாநில அரசு எந்தெந்த வகையிலே இவைகளை நாட்டுடமையாக்க முடியுமோ அந்த அளவிற்கு மிக நல்ல முறையில் ஒழுங்காக, திட்டமிட்டு இவைகளை நாட்டுடமையாக்கிக் கொண்டு வருவதை எண்ணிப்பார்க்கின்றபோது உண்மையிலே நான் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

இங்கே பேசுகின்றபோது, இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த நண்பர் சுந்தரராஜ் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். நான் அவரிடத்திலேயிருந்து தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது எல்லாம், எப்போது அவர் இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியைவிட்டு, ரஷிய கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்கு, அல்லது எசனா கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்கு மாறி விட்டார் என்று தெரியவில்லை. காரணம் இது ஒரு கேபிட்டு லிச நாடு அல்ல, கம்யூனிஸ்ட் நாடும் அல்ல, சமதர்ம சோசலிஷ் சமுதாயத்தை உருவாக்கவேண்டும் என்று பாடுபடுகிற நாடு என்று சொல்கிறார்கள். இந்தியாவிலுடைய நிலைமை எவ்வாறு இருக்கிறது என்பதை எண்ணிப்பார்க்கிற போது, இந்தியாவில் இருக்கின்ற இன்றைய சூழ்நிலையில் டாட்டாக்கள், பிர்லாக்கள், சவுரங்கிகள், சோலங்கிகள், லால்சந்த், ஹிராசந்த் போன்ற கோடிஸ்வரர்கள் எல்லாம், இந்தியாவிலே சர்க்கரை ஆலை முதலாளிகளாகவும், கனரகத் தொழில்களினுடைய முதலாளிகளாகவும், கெமிக்கல் தொழில்

[டாக்டர் சே. சமரசம்]

[1984 மார்ச் 7]

கள், நூற்பாலைகள் போன்ற பல்வேறு பெரிய பெரிய தொழில்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு அவர்களிடத்திலே இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட தொழில்களை எல்லாம் அவர்களிடத்திலே ஒப்படைத்து இருக்கிற ஒரு அரசின், அந்தக் கட்சியின் சார்பில் ஒருவர் இங்கே பேசுகிறபோது, 5 பஸ்களை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொல்கின்றபோது, அதைக், கூட எதிர்த்து, இங்கே பேசுகின்றார் என்று சொன்னால் அவர் கட்சினுடைய கொள்கையைச் சொல்கிறாரா, அல்லது அவருடைய சொந்த பாவிசியை வெளியிடுகிறாரா என்று தெரியவில்லை. (குறுக்கீடு.)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவர் பேசி முடித்து விட்டும். பிறகு நீங்கள் பேசுங்கள்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் என் பெயரை குறிப்பிட்டுச் சொல்லியிருக்கிறார். பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர்.

சில கருத்துக்களை நான் பேசுகிற நேரத்தில் சொன்னேன். நம்முடைய உறுப்பினர் சமரசம் அவர்கள் நான் என்றைக்கு காங்கிரஸ் கட்சியிலிருந்து, சீன கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்கோ அல்லது வேறு ஏதோ கட்சிக்கோ போனேன் என்கிற வகையில் ஒரு கேள்வி. கணையை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். நான் அவருக்கு உறுதியாகச் சொல்கிறேன். பிறந்தது முதல் நான் காங்கிரஸ் கட்சிதான். சாவதும் அந்த கட்சியில் தானே தவிர வேறு கட்சியில் அல்ல. அது ஒன்று.

இரண்டாவது, ஒரு கொள்கையைப் பற்றி சொல்கிற நேரத்தில் அதை மாசு கற்பித்து பேசக் கூடாது. எந்த ஒரு கொள்கையுமே, இந்த கட்சிக்குத்தான் சொந்தம், அந்தக் கட்சிக்கு சொந்தம் இல்லை என்ற வகையில் பேசமுடியாது. அந்த வகையில் அவர்கள் சொல்வார்களேயானால், நான் டணிவோடு தயதுவுசெய்து கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர் தம்முடைய கருத்தை மாற்றிக் கொள்ள வேண்டும். சோசலிசம் என்பது, சோஷலிசக் கொள்கை என்பது யாருக்கும் சொந்தமானது அல்ல. சோஷலிசம் என்பது நாமெல்லாம் பிறப்பதற்கு முன்னதாகவே, ஏன் நம்முடைய தந்தை பாட்டன் போன்றவர்கள் பிறப்பதற்கு முன்னதாகவே உருவாக்கப்பட்டது. அந்தக் கருத்துக்களுக்கு தனிப்பட்ட யாரும் சொந்தக்காரர்கள் அல்ல. ஆகவே, அப்படி தனிப்பட்ட வைத்துப் பேசும் பேச்சுக்கள் மூலமாக அந்த மிகப்பெரிய புனிதமான கொள்கையை மாசுபடுத்த வேண்டாம் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

டாக்டர் கே. சமாசம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே பேசுகிறபோது அவர் தனது உணர்வுகளை எடுத்து வைப்பதைப் பற்றி நான் கவலைப் படவில்லை. ஒரு கட்சியின் சார்பாக பேசுகிறபோது, இந்தியாவில் அவருடைய கட்சியின் நிலைமை பற்றியும், அது ஆட்சி செய்கிற நிலைமைகளைப் பற்றியும், இந்தியாவில் இருக்கிற மற்ற நிறுவனங்கள் எல்லாம் எப்படி நாட்டுடமையாக்கப் பட்டாமல் இருக்கிறது என்கிற நிலைமைகளை யெல்லாம் அவர் எண்ணிப் பார்க்காமல், இங்கே மட்டும் புதியதாக கேட்கிறாரே என்பதற்காக, அதை எடுத்துச் சொல்வதற்காக சொன்னேனே தவிர, நல்ல பாரம்பரியமான அரசியல்வாதி அவர், ஏதோ மனதிலே வைத்துக் கொண்டு எதையோ பேசுகிறார்....
.....(குறுக்கீடு).*

திரு. நா. சுந்தரராஜ்: தலைவர் அவர்களே, நான் பேசும்போது, புதியதாக சட்டம் கொண்டு வாருங்கள் என்று நான் கேட்க வில்லை. 1973 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டத்தை, நீங்கள் அதே அடிப்படையில் அமல் படுத்த வேண்டும் என்றுதான் கேட்கிறேனே தவிர, புதியதாக கொண்டு வாருங்கள் என்று நான் கேட்கவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்படி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இரண்டு பேருமே வாக்குவாதம் செய்து கொண்டிருந்தால் எனக்கு பேசுவதற்கு ஏதாவது நேரம் கிடைக்குமா என்று தெரியவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜின் அவர்கள் பேசுகிறபோது ஏதேதோ சொன்னார்கள். அப்போது இந்தப்பக்கம் இருந்து யாரும் எழுந்திருக்கவில்லை. நானும், எனக்கு பேச பின்னால் வாய்ப்பிருக்கும், அப்போது பேசிக்கொள்ளலாம் என்று எழுந்திருக்கவில்லை. இப்போது இந்தப்பக்கமிருந்த ஒரு உறுப்பினர் பேசும்போது இப்படி அடிக்கடி குறுக்கிடக்கூடாது. முழுவதுமாக, பொறுமையாக கேளுங்கள். குறுக்கீடு நீங்கள் பேசுகிறபோது கூட எவ்வளவோ சொன்னீர்கள். அதில் எத்தனையோ தவறுகள் இருப்பதாக நாங்கள் கருதலாம். ஆனால் ஒருவரும் எழுந்து குறுக்கிடவில்லை. அவைகளையெல்லாம் இங்கே வாக்குவாதங்களாக செய்ய ஆரம்பித்தால் அது சரியாக இருக்காது (குறுக்கீடு)

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : அவர் பெயரை மென்ஷன் பண்ணி சொன்னார். அதனால் குறுக்கீட்டு விளக்கம் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பெயர்களை எல்லாம் குறிப்பிட்டு சொல்லாமல் பேசுங்கள்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 7]

திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், இந்தச் சமாச்சாரம் பற்றியது அல்ல, வேறு ஒன்று.

நம்முடைய உறுப்பினர் டாக்டர் சமரசம் அவர்கள் பேசுகிறபோது**,

என்ற பழமொழியை குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். அது தாய்க்குலத்தை அவமானப்படுத்துவதுபோல் இருக்கிறது. ஆகவே, அதை அவைகுறிப்பிலிருந்து நீக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அந்த வார்த்தைகளை அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்குகிறேன்.

டாக்டர் கே. சமரசம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அகில இந்தியாவிலேயே தனித் தன்மையுடன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மிகச் சிறப்பாக தமிழகம்தான் நடத்திக் கொண்டிருக்கிறது என்று இந்தியப் பிரதமர் அவர்களே பாராட்டி பேசியிருக்கிறார்கள். இந்தியப் பிரதமரின் அலுவலகத் திலிருந்தும் பல பேர் பலமுறை பல்வேறு நேரங்களில் இதை சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள் என்பதையும் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அது மட்டும் அல்ல, ஆக்கப்பட்ட பொருள்கள் அத்தனையும் அரசாங்கத்திற்கே சொந்தம் என்கிற முழுமையான நிலைமை இந்திய துணை கண்டத்திலே எப்பொழுது வருமோ, அப்பொழுது, நீங்கள் எதிர்பார்க்கிற பல்வேறு நன்மைகளையும், உங்களை விட வேகமாகவே இந்த அரசாங்கம் செய்யத் தயாராக இருக்கிறது. இரட்டை ஆட்சி முறை என்ற நிலை மாறி, மாநிலத்திலிருந்து வருகிற வருவாய்கள், முழுமையாக மாநிலத்திற்கே பயன்படுத்த முடியும் என்ற நிலைமை வருமேயானால், ஒரு மாநிலம் இந்திய துணை கண்டத்தில் மட்டும் அல்ல, உலகத்தில் எங்கேயிருந்து வேண்டுமானாலும் உதவிபெற்று தன்னுடைய மாநிலத்தை காப்பாற்றிக் கொள்ள முடியும் என்ற நிலைமை வருமேயானால், அதற்கேற்றவாறு அரசியல் சாஸனம் திருத்தப்படுமேயானால், நீங்கள் எண்ணுகிற, எதிர்பார்க்கிற நன்மைகளையிட, பல மடங்கு நன்மைகளை, இப்போது செய்வதை விட வேகமாக செய்வதற்கு அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு தயாராக இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக் கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

1984 மார்ச் 7]

[டாக்டர் கே. சமரசம்]

அது மட்டும் அல்லாமல், தமிழகத்தினுடைய வருவாயைப் பங்கு போடாமல், முழுவதுமாக மாநிலத்திற்கே அதைப் பயன்படுத்த முடியும் என்ற நிலைமை வருமேயானால், இந்த நேரத்தில் இப்போது நாம் கொண்டு வந்திருக்கிற சட்டமுன் வடிவைப் போல, எல்லாவிதமான நிறுவனங்களும் தேசிய மயமாக்கப்பட வேண்டும் என்ற அந்த திருத்தம் முழுமை பெறுவதற்கு அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பின் வாங்காது.

(முற்பகல் 11-50).

ஆகவே அந்த அளவில் இப்போது இருக்கிற சூழ்நிலையில் பொருளாதாரத்தின் அடிப்படையில் ஆண்டுக்கு வருகிற வருவாயின் அடிப்படையில், மக்களுக்கு எந்த எந்த வகையில் சேவை செய்ய முடியும் என்பதை உணர்ந்து பொருளாதாரத்தை எண்ணிப்பார்த்து, வரவை எண்ணிப்பார்த்து செலவை எண்ணிப்பார்த்து, செலவழிக்கப்படுகிற பெட்ரோல், டீசல், உதிரிப் பொருட்கள் இவைகளையெல்லாம் எண்ணிப் பார்த்து இந்த அளவுக்குத் திறமையாக நடத்திக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில் இவ்வளவு தொகை துண்டு விழுகிறது. இவ்வளவு நடட்டம் வருகிறது என்ற கணக்கைப்பார்த்து அந்த அடிப்படையில் அவசரத் தேவையாகக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்தச் சட்ட முன்வடிவை ஆதரித்து முடிக்கிறேன் நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டத்தினுடைய காரண நோக்க விளக்கத்திலே உச்ச நீதிமன்ற உத்திரவுகளை நிறைவேற்றும் பொருட்டும், மாநில அரசின் முன்னுரிமைப் பணிகளைக் கருத்திற் கொண்டு நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தைப் படிப்படியாகச் செயல்படுத்தவும் இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்படுகிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நான் இன்று தெட்டத் தெளிவாகச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புவது, சுப்பிரீம் கோர்ட் ஐட்ஜ்மெண்டிற்கு முற்றிலும் மாறான முறையிலே உங்கள் சட்டம் இருக்கிறது என்பதை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அதற்கான ஆதாரங்களை நான் பின்னாலே படிக்க இருக்கிறேன். அது மட்டுமல்ல. இந்த அரசைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குவது சம்பந்தமாக ஒரு கொள்கையை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. 1980 ஆம் ஆண்டிலேயும், 1981 ஆம் ஆண்டிலேயும் கொள்கைக் குறிப்புகளிலே தெட்டத் தெளிவாக ரிப்பீட் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. 1980 ஆம் ஆண்டு கொள்கைக் குறிப்பிலே தேசவுடமையாக்குவதற்காக சில விளக்கங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பாலிசி நோட் என்ன 40 இல் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். 1967 இல் அரசு கீழ்க்கண்டவாறு முடிவெடுத்தது என்று சொல்லி சாதாரண, விரைவுப் பேருந்துப் பணி இரண்டிலும் 75 மைல்களும் (120 கிலோ மீட்டர்) அதற்கு மேலும் உள்ள

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1984 மார்ச் 7]

அனைத்து வழித் தடங்களும் சென்னையிலிருந்து புறப்படும் அல்லது சென்னையோடு முடியும் அனைத்து வழித் தடங்களும் (எவ்வளவு தூரமானாலும்) நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்று உங்களுடைய கொள்கைக் குறிப்பிலே அன்றைக்குச் சொன்னீர்கள். ஆனால் இங்கே இன்றைக்கு, கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற சட்டம் முற்றிலும் அந்தக் கொள்கைக்கு மாறுபட்டது என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இங்கே கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தச் சட்டத்தின்படி 5 பேருந்துகள் வைத்து இருக்கிற சுமால் ஆப்பரேட்டர்கள் பஸ்களை வைத்துக் கொள்வதற்கு இடம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது மட்டுமல்ல, ஆனால் அதற்கு மேலே 1984 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 28 ஆம் தேதியிலிருந்து நியூ என்ட்ரன்ட்ஸ் பெர்மிட் அபிளை பண்ணுவதற்கு வாய்ப்பும் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். இது முற்றிலும் சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பிற்கு மாறுபட்டது என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். சுப்ரீம் கோர்ட்டில் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்றால்,

One of the planks of building an egalitarian society in order to achieve socio-economic emancipation is the policy of nationalisation of industries.

அப்படி நேஷனலைசேஷன் என்பதிலே மிக முக்கியமான ஒரு அம்சம் என்று தெட்ட தெளிவாக சுட்டிக்காட்டி தமிழகம் ஏற்றுக் கொண்டு இருக்கக் கூடிய சட்டம் தனியார் பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்குவதற்கான சட்டம் இன்று எப்படி செல்லுபடியாகும் என்பது மட்டும் அல்லாமல் உயர்நீதி மன்றத்தில் இந்தத் தீர்ப்பு கொடுக்கக்கூடிய நேரத்தில் எப்படிப்பட்ட நிலை இருந்தது அதிலே இருந்து மாறுபட்ட நிலை இன்று என்ன வந்திருக்கிறது என்பதை சுட்டிக் காட்டி தேசிய உடமையாக்கப்பட வேண்டும் என்பது மட்டும் அல்லாமல் அதை எப்படி expedite செய்யவேண்டும் என்று சுட்டிக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டிலிருந்து நான் ஒரு சில பகுதிகளை படிப்பதற்கு அனுமதிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு செல்வதற்கு முன்னால், 1973 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 16 ஆம் தேதி நிறைவேற்றப்பட்ட இந்த சட்டத்திற்கு சென்னை உயர்நீதி மன்றம் ஸ்டே கொடுத்தது. அதற்குப் பிறகு 1973 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 26 ஆம் தேதி சுப்ரீம் கோர்ட்டில் ஸ்டே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலிருந்து 1983 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 31 ஆம் தேதி தீர்ப்பு வருகிறது. 10 ஆண்டு காலம் இந்த வழக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டில் இருந்தது. 1980 லேயும், 1981 லேயும் உள்ள கொள்கை குறிப்பில் தமிழக அரசு என்ன சொல்லியிருக்கின்றது என்றால் இந்த வழக்கை துரிதப்படுத்துவதற்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டில் இருக்கக்கூடிய தடையை கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு அதற்கான சட்டம் கொண்டு வரப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் இப்போது இந்த புதிய சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறதே தவிர 1980 லிருந்து

1984 மார்ச் 7]

[திரு. ஜெ. ஹேமசந்திரன்]

1984 வரையில் இந்த தேசிய உடைமையை துரிதப்படுத்தக்கூடிய நோக்கத்தில்—அந்தக் கொள்கை குறிப்பில் சொல்லியபடி—எந்த சட்டத்தையும் கொண்டு வரவில்லை. இன்று கொண்டு வந்து இருக்கக் கூடிய இந்தச் சட்டம் தெட்டத்தெளிவாக—

It is a clear going away from the Nationalisation Policy adopted by this Legislature.

என்பதை நான் சட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே கொள்கை குறிப்பில் கொடுக்கப்பட்ட அந்த விவரங்களை வைத்துப் பார்த்தால் காங்கிரஸ் அல்லாத ஒரு அரசு தமிழகத்தில் 1967 இல் வந்த நேரத்தில் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து ஆரம்பிக்கப்பட்ட 'நேஷனலைசேஷன் பாலிசி' இன்று எங்கே சென்று இருக்கிறது என்றால் இங்கே கொண்டு வந்து இருக்கக் கூடிய சட்டப்படி நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேயும் சென்னை நகரத்திலேயும் கூட தனியார் முதலாளிகளுக்கு பர்மிட் வழங்குவதற்கான இடம் இந்தச் சட்டத்தில் இருக்கிறது என்பதை நான் சட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே இந்த மாமன்றம் ஏற்றுக் கொண்ட கொள்கைக்கு இணங்க கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இன்று தனியார் பேருந்துகள் ஓடவில்லை. சென்னை நகரத்தில் தனியார் பேருந்துகள் ஓடவில்லை. ஆனால் இந்தச் சட்டத்தில் கொண்டு வந்து இருக்கக் கூடிய திருத்தத்தைப் பார்த்தால் இந்த நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர மற்ற எந்த மாவட்டத்திலேயும் தனியார்கள் பர்மிட் கேட்பதற்கும் உரிமை உண்டு. வழங்குவதற்கு உரிமை அரசுக்கு இருக்கிறது. இது தெட்டத் தெளிவாக தேசிய மய கொள்கைக்கு பின்னாடி செல்வதாக இல்லையா?

அதே நேரத்தில் இன்று 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால் ஐந்து பஸ் ஆப்ப ரேட்டர்களைப் பொறுத்தவரையில் 5 ரூட் ஆகக்கூட வைத்துக் கொள்ளலாம், ஐந்து ரூட்டில் அவர்கள் ஓட்டலாம். அப்படி ஆனால் அதி ஐந்திலிருந்து பல ஐந்துகளுக்கு செல்ல வாய்ப்பு இருக்கிறது. அதோடு முடிந்து விடவில்லை. 1984 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 28 ஆம் தேதிக்குப் பிறகு அவர்களுக்கு பர்மிட் வழங்குவதற்கான உரிமை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தெட்டத் தெளிவாக ஐந்து பேருந்துகளை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இங்கே சட்டத்திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

[நண்பகல் 12-00]

ஐம்பது பேருந்துகள் வைத்திருப்பவர்கள் அந்தப் பேருந்துகளைத் தங்களுக்கிடையே பங்கிட்டு, பங்கு வைத்துக் கொள்வதற்கான இடம் இந்தச் சட்டத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏனென்றால், 1983 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 31 ஆம் தேதி சுப்ரீம் கோர்ட்டின் ஜட்ஜ்மெண்ட் வருகிறது. ஆர்டினன்ஸ் போடப்பட்டது 1984 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 26 ஆம் தேதி. இந்த இடையிலுள்ள காலத்தில் தனியார்

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1984 மார்ச் 7]

முதலாளிகள் எல்லோரும் அவர்களுடைய பஸ்களை நல்ல முறையில் பங்கிட்டுக் கொண்டு, அவர்கள் ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்களாக மாறுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டு விட்டது என்பதைத் தமிழகம் நன்கு அறியும். ஆகவே, இந்தப் பின்னணியில் நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், தேச உடைமையாக்கப் பட வேண்டுமென்ற கொள்கையிலிருந்து எங்கோ விலகிச் செல்லும் நிலைமை தமிழகத்திலே இந்தச் சட்டத்தால், இந்த அரசின் கொள்கையால் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டிலே தெட்டத் தெளிவாக ஒன்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

I quote from the Supreme Court Judgement

“The Legislature th ought that to prevent such misuse and to provide for better facilities to transport passengers and to the general public, it is necessary to acquire the vehicles, permits and all rights, title and interest of the contract carriage operators in or over lands, buildings, workshops and other places and all stores, instruments, machinery, tools, plants, etc., as mentioned in sub-section (2) of section 4 of the Act.”

ஆகவே, இந்த மூலச் சட்டத்திலே 4-வது பிரிவிலேயும், 2-வது பிரிவிலேயும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அரசின் அதிகாரம் இருக்க வேண்டுமென்று அது ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

அதற்குமேலே, இந்த ஜட்ஜ்மெண்டின் இன்னொரு பக்கத்திலே, டைம்லாக் எப்படி என்று சொல்லியிருக்கிறார். டைம் லாக்கினால்தான் இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது என்பதும் எந்த அளவிற்கு இந்தச் சட்டத்திலே சொல்லப்பட்டிருப்பதற்கு ஜட்ஜ்மெண்ட் முரண்பட்டது என்பதற்கு சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டின் ஒரு பகுதியைப் படிக்க விரும்புகிறேன்.

“In view of the aforesaid developments, most of the conclusions arrived at and the important reasons given by the High Court no longer survive and fade into oblivion. The counsel for the parties also realising this difficulty did not press all the arguments that were advanced before the High Court or accepted by it but confined their arguments to the frame work and applicability of Art 39 (b) and (c). In fairness to the High Court, we cannot blame it because the law on Art 31 C was crystallised after the delivery of its judgment. We, therefore, propose to give a very brief summary. . . .”

என்று சொல்லியிருக்கிறது. அதாவது ஆர்ட்டிகிள் 31 (சி)—ஹைகோர்ட் தீர்ப்பு கொடுக்கும் நேரத்தில் இருந்த நிலைமை அல்ல இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் நிலை. 25-வது அரசியல் சட்டத்தின் திருத்தம் காரணமாக, இன்றைக்கு 31 (பி)-ஐப்

1984 மார்ச் 7]

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

பொறுத்தவரையில் அந்தப் பேருந்துகளையும் அல்லது அரசு விரும்பும் எந்தத் தொழில்களையும் நஷ்டயீடு கொடுக்காமலேயே, தேச உடைமைக்குக் கொண்டு வருவதற்கான உரிமை மாநில அரசுகளுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டில் நான் படித்த பகுதியில் தெள்ளத் தெளிவாக இருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது).

I have given so many amendments. I am the only Speaker from my Party. I must explain all my amendments.

ஆகவே நான் என்ன சொல்ல விருபுகிறேன் என்றால் இன் டெஃபினிட்டாக நேஷனலைசேஷனைப் போஸ்ட் போன் செய்வதற்காக ஒரு சட்டம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டிலே. சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டிலே உள்ளதைக் கோட் பண்ணுகிறேன்.

I quote from Justice Gajendragadkar's observation:

"To the rationalist nationalisation or State ownership is a matter of expediency dominated by consideration of economic efficiency and increased output of production."

ஆகவே தேசவுடமையாக்க வேண்டும் என்பதைப் பொறுத்தவரையில் எக்ஸ்பிடிஷியஸாக நடத்த வேண்டும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்டிலே சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே 1973லே இயற்றப்பட்ட சட்டம் நடைமுறைப்படுத்த முடியாத நிலைமை வந்ததன் காரணமாக இந்த நிலைக்கு மாற்றப்பட்டிருக்கின்றது என்றால் அது அரசுக்கு சாதகமாக அதாவது தேசவுடமை செய்வதற்கு சாதகமாகத்தான் வந்திருக்கின்றது என்று சுப்ரீம் கோர்ட் தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கின்றது. ஆகவே நேஷனலைசேஷன் என்பதை 5 வருட காலத்திற்குள் முடிக்க வேண்டும் என்றுதான் 1973 ஆம் ஆண்டு மூலச் சட்டத்தின்படி இருக்கின்றது. அதாவது 5 வருட காலத்திற்குள் முடிக்க வேண்டும். ஆகவே 1983ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் 31ஆம் தேயிலிருந்து 5 வருட காலத்திற்குத்தள்ளிப் போடலாமே தவிர நீங்கள் 26-வது ஷரத்திலே கொண்டு வந்திருப்பது மாதிரி; அல்லது 16-வது ஷரத்திலே கொண்டு வந்திருப்பது மாதிரியான திருத்தங்களுக்கு இடம் இல்லை.

அதே ஜட்ஜ்மென்டின் இன்னொரு பகுதியிலே சுப்ரீம் கோர்ட் சொல்லி இருப்பதை இங்கே கோட் பண்ணுகிறேன்.

"In the first place, the High Court seems to have accepted the argument of the counsel for the operators that Act 19 was clearly violated. As Art. 31 C gives complete immunity from challenge in respect of any law made to promote the objects enshrined in Article 39 (b) and (c), this argument no longer survives and was wrongly accepted by the High Court".

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

1984 மார்ச் 7

ஆகவே சுப்ரீம் கோர்ட்டினுடைய ஜட்ஜ்மென்ட்டினுடைய ஸ்பிரிட் இந்தத் திருத்தச் சட்டத்திலே கொண்டுவந்திருப்பது போல். தேச உடமையாக்குவதை இன்டெஃபினிட்டாகப் போஸ்ட் போன் பண்ணுவது அல்ல. அதற்குப் பதிலாக 5 வருட காலத் திற்குள் எவ்வளவு விரைவிலே இதை அமல்படுத்த முடியுமோ அவ்வளவு விரைவிலே அமல் படுத்த வேண்டும். அதற்கான குழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே, சுப்ரீம் கோர்ட் சுட்டிக்காட்டியிருப்பதுபோல் இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளுக்குத்தான் அரசுக்கு இடம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் : சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மென்ட் பூராவையும் படிக்க வேண்டும் என்றால் அதிகமான நேரம் ஆகும். எனவே சேக்கிரம் முடித்து விடுங்கள்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மென்ட் டிலே கடைசியாக ஒன்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது

“However, as some portions of the Act, in view of the timelag, may have become out of date, a few consequential amendments may have to be made”.

அதாவது கட்டாயம் அமென்மென்ட் கொண்டுவந்தாக வேண்டும் என்று இல்லை. டைம் லாக் காரணமாக மே ஹேவ் டு பிரிங் என்றுதான் சுப்ரீம் கோர்ட் சொல்லி இருக்கின்றது. ஆகவே டைம் லாக் என்பதைப் பொறுத்தவரையில் இன்று இந்த அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கின்ற கண்ணோட்டமல்ல சுப்ரீம் கோர்ட் சொன்னது என்பதைத் தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைப்பதற்கான திருத்தம் இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதாவது மூலச் சட்டத்திலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைப்பதற்காக இங்கே திருத்தம் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதன் தேவை என்ன?

அதே நேரத்தில் பணிவோடு ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களால்தான் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றது என்ற கருத்தினை இன்று வெளியிடுவதுபோல் ஒரு சந்தேகம் ஏற்படுகின்றது. பட்ஜெட்டிலே 9 கோடி ரூபாய் தொழிலாளர்களுக்குக் கூலியாகக் கொடுப்பதன் காரணமாக இன்று போக்குவரத்துக்களில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்று ஒரு தொனி ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதே நேரத்தில் இந்த கால கட்டத்திலே வந்திருக்கக்கூடிய வருவாய் வளர்ச்சி என்ன என்பதைப்பற்றி சுட்டிக்காட்ட வேண்டாமா? அதைச் சுட்டிக்காட்டவில்லை.

1984 மார்ச் 7]

(பிற்பகல் 12-10).

அதே நேரத்தில் நான் ஒன்றை சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்ன வென்றால், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை பொறுத்த அளவிலே நிலை என்ன? நாகர் கோவிலிருந்து மெட்ராசுக்குப் பேருந்து.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் ஜட்ஜ் மென்ட் பற்றி பேசுகிறீர்கள். அதெல்லாம் டிமாண்டிலே பேச வேண்டும்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : நான் அமென்ட்மென்ட்தொடுத்து இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் அமென்ட்மென்ட் கொடுத்திருக்கிறீர்கள், சரி கிட்டத்தட்ட 20 நிமிஷம் பேசி இருக்கிறீர்கள்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : ஏற்கனவே, 1973-லே 8லிருந்து 9 என்ற அளவுக்கு ஒரு பேருந்துக்குத் தொழிலாளிகள் இருக்க வேண்டுமென்று இருந்ததை, இன்றைக்கு 7½ என்ற இடத்திற்குக் கொண்டு வந்து, அதிலிருந்து குறைத்துக்கொண்டு வருவதற்கான போக்கு இருக்கிறதா என்ற சந்தேகம் இந்தத் திருத்தத் தினாலே ஏற்படுகிறது. போதுமான அளவுக்குப் பேருந்துகளிலே பராமரிப்பு இல்லை. நாகர் கோவிலிலிருந்து விழுப்புரம் வரை ஒரே டிரைவர் ஓட்டவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. சில நேரங்களிலே மெட்ராஸ் வரைக்கும் கூட ஓட்டிக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஆளுங்கட்சி உறுப்பினர்களுக்கும் கூட அது தெரியும். அப்படி இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை பற்றாக்குறையாக இருக்கும் நேரத்திலே நீங்கள் ஏற்கெனவே 1973-லே உள்ள மூலச் சட்டத்திலே எந்த அளவுக்குத் தொழிலாளர்களை வைக்க வேண்டுமென்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறதோ, எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறதோ, அதிலேயிருந்து குறைத்துக் கொண்டு வருவது நல்லதல்ல, அது சரி அல்ல என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதே போல், 10 வருஷத்திலே என்று நாங்கள் திருத்தம் கொண்டு வந்துள்ளது. அவை 5 வருஷத்திலே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று எடுத்துக் கொள்ள கேட்டுக்கொள்கிறேன். கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற இந்த சட்டத்திருத்தத்தை எதிர்த்து அமர்கிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தலைப் திருத்துவதற்கான சட்ட முன்வடிவு சம்பந்தமாக சில கருத்துக்

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

[1984 மார்ச் 7]

களைச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். இந்தச் சட்டத்திலே சொல்லியிருக்கக்கூடிய நோக்கங்களைபார்த்தால், உண்மையிலேயே இந்த அரசாங்கம் பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையிலே கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய சட்டம் அல்ல என்பதையும் நான் ஆரம்பத்திலேயே சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இருக்கக் கூடிய ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்க வேண்டும். குறைந்த பட்சம் ஒரு நபர் 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று வந்திருப்பது தேசியமயக் கொள்கைக்கு ஒரு விரோதமான சட்டமாகத் தான் கொண்டு வந்திருக்கிறார்களே தவிர, முழுமையாக, முழுமையாக, பஸ் முழுவதையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கைக்கு விரோதமான சட்டமாகும். அதிலே சொல்லப்பட்டிருக்கக்கூடிய பல்வேறு கருத்துக்களுக்கு எங்கள் கட்சியின் சார்பாகக் கூட இரண்டு விஷயங்களைத் திருத்தங்களாகக் கொடுத்திருக்கின்றோம். இந்தச் சட்டத்திலே குறிப்பிட்டிருக்கக்கூடிய அம்சத்தில் எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குவது என்பது ஒரு காலக் கெடு என்று இல்லாமலேயே இந்தச் சட்டத்தில் சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. எப்போழுது வேண்டுமானாலும் 30 ஆண்டுக் காலம், 40 ஆண்டுக்காலம் வரையில் கூட அந்த பஸ்களை, 1 பஸ்ஸாக, 2 பஸ்ஸாகக் கூட எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற அடிப்படையில் இருக்கிறதே தவிர, 5 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக அல்லது குறிப்பிட்ட காலவரைக்குள் உட்பட்டு அந்த பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்குவோம் என்ற அடிப்படையிலே சொல்லப்பட இல்லை. தேசியமயமாக்கும் கொள்கை என்பதைப் பற்றி நான் தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏதோ பஸ்களை மட்டும் நாம் தேசியமயமாக்கி விட்டோம் என்ற அடிப்படையில் அந்தக் கொள்கை நிறைவேறி விடாது, என்பது எங்களுக்கு இருக்கக்கூடிய ஆழமான கருத்து. அந்த பஸ்ஸுக்குச் சம்பந்தப்பட்டிருக்கக்கூடிய பல்வேறு அம்சங்கள் இருக்கின்றன. இப்பொழுது மத்திய அரசாங்கமும் மாநில அரசாங்கமும் டீசல் விலையை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். பெட்ரோல் விலையை உயர்த்தி இருக்கிறார்கள், வரி போட்டிருக்கிறார்கள் எப்படி போட்டாலும் கூட, டீசலுக்கும் பெட்ரோலுக்கும் வரியைக் கூட்டுவதனால் பஸ் சொந்தக்காரர்கள், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவார்கள். எனவே, மக்கள் அதிகமான கட்டணம் செலுத்தக் கூடிய நடவடிக்கையைத்தான் அரசாங்கம் எடுத்து வருகிறது. எனவே அடிப்படையாக இருக்கக்கூடிய தொழில்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும். அதுதான் அடிப்படையான உண்மையான சோஷலிசத்திற்கு இட்டுச் செல்லும் ஒரு கொள்கையாக அமையும் என்று கருதுகிறேன். எனவே எங்களுக்கு இருக்கும் கருத்து எல்லாம், பஸ்கள் மட்டும் அல்ல, பஸ்களுக்குத் தேவைப்படும் சேசிஸ்களைத் தயாரிக்கும், டயர்களைத் தயாரிக்கும், உதிரி பாகங்களைத் தயாரிக்கும், டாடா, மிர்லா, மகேந்திரா, டன்லப், அசோக் லேலண்ட் போன்ற பெரிய மனோபலிஸ்ட் கம்பெனிகள் என்று சொல்லக்கூடிய ஏகபோக முதலாளிகளின் கம்பெனிகளை தேசியமயமாக்க மத்திய அரசாங்கம் நடவடிக்கை

1984 மார்ச் 7]

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

எடுத்ததற்குப் பின்னாலே இந்த அரசாங்கம் இதைச் செய்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறது என்று சொல்லக் கூடிய நேரத்தில் நான் இந்த அரசாங்கத்தைப் பார்த்துக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கை உங்களுக்கு உண்மையிலேயே இருக்குமானால், இந்தத் தொழிற்சாலைகளை எல்லாம் மத்திய அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற ஒரு தீர்மானத்தை இந்த அவையிலே கொண்டு வருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறதா என்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

உண்மையிலேயே அவர்கள் தேசியமயமாக்கவேண்டும், பஸ்களை மட்டுமல்ல, இருக்கக்கூடிய பன்னாட்டு கம்பெனிகள், ஏகபோக முதலாளிகள் வைத்திருக்கக்கூடிய கம்பெனிகள் எல்லாம் தேசியமயமாக்குவதற்கு பின்னாலே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அனைத்து பஸ்களையும் தேசிய மயமாக்கும் என்று சொல்லக்கூடிய அவர்களை பார்த்துக் கேட்கிறேன். இந்த கம்பெனிகளை மத்திய அரசாங்கம் தேசியமயமாக்கவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லி இந்த அவையிலே தீர்மானத்தைக் கொண்டு வருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அருமை நண்பர் சுந்தரராஜன் அவர்கள் சொல்லியதைப் போல டாட்டா, பிரீலா, நடத்துகின்ற கம்பெனிகளை எல்லாம், பன்னாட்டு மூலதன கம்பெனிகளை எல்லாம் தேசிய மயமாக்குவது ஒருபுறம் இருந்தாலும் கூட, இங்கே இருக்கக் கூடியவைகள் மட்டும் தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று சொல்லக் கூடிய அவர்களைப் பார்த்து கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு பெரிய மனோபோலிஸ்ட் வைத்து நடத்தக்கூடிய பெரிய கம்பெனிகளையும், அதே நேரத்தில் சிறு தொழிற்சாலைகளை சாப்பிடுகிற அளவிற்கு இருக்கிற ஏகபோக கம்பெனிகளையும் அரசாங்கம் தேசியமயமாக்குகிற வகையிலே மத்திய அரசாங்கத்திற்கு இதை தீர்மானமாக சட்டரீதியாக கொண்டு வருவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அப்போது தான் உண்மையாக தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை இந்த அரசாங்கமும், சரி, மத்திய அரசாங்கமும் அமல் நடத்துவதற்கு தயாராக இருக்கிறார்கள் என்று நாங்கள் கருதுகிறோம் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல இந்தச் சட்டத்திலே சொல்லப்பட்டிருக்கக்கூடிய மற்றொரு அம்சம், 5 ஆண்டுகளுக்கு பின்னால் புதியவர் ஒருவர் இந்த விளக்கத்தில் குறிப்பிட்ட வரம்புகளுக்கு உள்பட்டு பயணப் பேருந்து உரிமம் பெற விண்ணப்பிக்கலாம் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஒரு புறத்திலே பஸ்களை தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். மறுபக்கத்தில் சொல்லப்பட்டிருப்பது புதியவர்களுக்கு புதியதாக உரிமம் வழங்குவதற்கு நாங்கள் அனுமதி அளிக்கிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். இப்படிச்

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

[1984 மார்ச் 7]

சொல்லக்கூடிய கொள்கை 'நியல் கேரக்ட்டரைப்' போல இருக்கிறது. ஆகவே தமிழ்நாட்டில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஆதரவு கொடுப்பதைப் போல புதியதாக உரிமம் வழங்குவதற்கு விண்ணப்பிக்கிறவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கிற நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற இந்தச் சட்டம் என்பது இரட்டை வேடம் போடுகின்ற சட்டமாகத்தான் இருக்கிறதே தவிர உண்மையாக தேசியமயமாக்குகிற சட்டமாக நாங்கள் கருதவில்லை.

அது மட்டுமல்லாமல் இதிலே தொழிலாளர்களுடைய பணிப் பாதுகாப்பு சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நீங்கள் ஒரு பஸ்ஸை தேசியமயமாக்கக்கூடிய நேரத்திலே அதைச் சேர்ந்த ஒர்க்ஷாப் மற்ற தொழிற்சாலைகளையும் சேர்த்தே எடுக்க வேண்டும். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இந்தச் சட்டத்திலே சொல்லப்படவில்லை. அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளில் மாற்றம் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி கொடுத்திருக்கிற திருத்தத்தை வலிவுறுத்தி, உண்மையிலே இந்த அரசாங்கம் பஸ்களையும், மற்ற கம்பெனிகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதில் அக்கறை கொண்டிருக்குமானால் இந்த அவையில் பெரிய பன்னாட்டு மூலதன கம்பெனிகளையும் ஏகபோக கம்பெனிகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று மத்திய அரசாங்கத்தை வற்புறுத்துவதற்கு தீர்மானம் கொண்டு வரவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மானியக்கோரிக்கையிலே எவ்வளவு தீவிரமாக விவாதங்களை வைப்பார்களோ அந்த அளவிற்கு இதிலே விவாதித்து இருக்கிறார்கள். அந்த அளவிற்கு நானும் அவர்களுக்கு பதில் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் என்பதை முதலில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இங்கே தேசிய மய கொள்கையை நாங்கள் ஏதோ கைவிட்டு விட்டோம் என்று பேசுகிற அத்தனை பேருமே இங்கே சொன்னார்கள். அவர்கள் பேசுகிறபோது இந்த 'ஓரே ஒரு பிரச்சினை மட்டும் மனதிலே வைத்துக் கொண்டு விவாதித்தார்களே' ஒழிய நாட்டிலே இருக்கிற மற்ற பிரச்சினைகளைப் பற்றி அவர்கள் தெரியாதவர்கள் அல்ல; அதைப்பற்றி புரியாதவர்கள் அல்ல. ஆனால் இந்த நேரத்திலே பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று அவர்களாக நினைத்துக் கொண்டு விட்டு விட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் இந்த நேரத்தில் அதையும் சேர்த்து இதோடு பேசுவது தான் மிகப் பொருத்தமாக இருக்கும் என்பதை முதலில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

(பிற்பகல் 12-20)

தேசிய மயம் என்பது ஏதோ இன்றைக்கு அறிவித்துவிட்டு, நாளையதினம் அந்தப் பேருந்துகளையெல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள முடியும் என்றால், இது இங்கே வந்து இருக்க வேண்டிய அவசியமே இல்லை. அந்தச் சட்டம் செல்லும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் என்றைக்குச் சொல்லியதோ அன்றைக்கே அதைச் செய்து விட்டுப் போய் இருப்போம்.

ஆனால் அரசாங்கத்திற்கு இந்தப் பிரச்னை மட்டும் இல்லை. இன்றைக்கு நாட்டின் நிலைமைகளைக் கருதி பல்வேறு உறுப் பினர்கள் பல்வேறு கோரிக்கைகளை வைத்து இருக்கிறார்கள். அவற்றையெல்லாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, மொத்தமாக இந்த அரசாங்கம் எல்லாவற்றையும் சேர்த்து சிந்திக்கவேண்டியிருக்கிறது. இங்கே ஒவ்வொரு பிரச்சனையைப் பற்றியும் தனித் தனியாக விவாதிக்கிறபோது, அதை மட்டும் பெரிதுபடுத்தி இங்கே பேசப்பட்டு விட்டாலும், அவற்றைப்பற்றியெல்லாம் நாங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்கிறபோது, ஒவ்வொரு பிரச்சனைக்கும் தீர்வு காண எந்த அளவிற்கு நீதித்துறை பணம் ஒதுக்க முடியும் என்பதைப் பார்த்துத்தான் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. இந்த வகையில் சிந்தித்துச் செயல்படவேண்டிய நிலையில் அரசாங்கம் இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் ஒப்புக்கொள்வீர்கள் என்று நினைக்கிறேன். இருந்தாலும் அரசியல் ரீதியாக அவற்றைச் சொல்லவேண்டிய கட்டாயம் இருப்பதால் நீங்கள் அதைச் சொல்லி இருக்கிறீர்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆகவே அதற்குரிய பதிலை இங்கே நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இங்கே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். உச்ச நீதிமன்றத்தின் உத்தரவை மீறுகிறீர்களே என்று சொன்னார்கள். இது மிக மிகத் தவறான கருத்து என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உச்ச நீதிமன்றம் என்ன சொல்லியிருக்கிறது. அந்தச் சட்டம் செல்லும் என்று சொல்லியிருக்கிறது. அதை உடனடியாக அமுலாக்கவேண்டும் என்று உத்தரவு போடவில்லை. உடனடியாக ஒரு 5 ஆண்டுகாலம், அல்லது 10 ஆண்டுக்காலத்திற்குள் செய்யவேண்டும் என்று உத்தரவு போடவில்லை. அந்தச் சட்டம் செல்லுமா, செல்லாதா என்ற பிரச்சினை ஏற்பட்டது. அந்தப் பிரச்னை உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு எடுத்துச் செல்லப்பட்டது. அங்கே அது செல்லும் என்று சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் நம்மைப் பொறுத்தவரையில் நமக்கு இருக்கும் நிலைமைகளை வைத்துதான் அந்தக் கொள்கையை நாம் அமல் படுத்த முடியும். ஆகவே, உச்ச நீதிமன்றம் ஒரு காலக்கட்டத்திற்குள் அதைச் செய்யவேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கத்திற்குச் சொல்லவில்லை என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் பொன்னுரங்கம் அவர்கள் தெளிவாகச் சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை நான் வரவேற்கிறேன். நான் ஒன்றைச் சொல்லவிரும்புகிறேன். அப்படிச் சொல்கிறபோது, யாரையும் குற்றம் சொல்ல வேண்டும் என்பதற்கோ அல்லது யாருடைய மனதையும் புண்படுத்தவேண்டும் என்பதற்கோ நான் சொல்லவில்லை. உண்மை நிலைமைகளைத் தெளிவுபடுத்துவதற்காகச் சொல்ல வேண்டுமென்ற முறையில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக 8,000 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. தனியார் துறையில் 5,000 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. அதனுடைய சதவிகிதம் என்னவென்றால் அரசாங்கத்தின் கையில் இருப்பது 61 சதவிகிதம் பேருந்துகள். மீதம் இருப்பது தனியார் துறையில் இருக்கிறது. ஆனால் 1976 ஆம் ஆண்டு நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக்கொள்கிற நேரத்தில் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக இருந்த பேருந்துகளின் சதவிகிதம் என்னவென்றால் 51.75 சதவிகிதம். 1980-ல் அது 57.11 சதவிகிதம் என்ற அளவிற்கு உயர்த்தப்பட்டது. அதற்குப் பின்பு இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 61 சதவிகிதம் அளவிற்கு உயர்த்தப்பட்டு இருக்கிறது. எனவே யாருடைய காலத்தில் இந்த தேசிய டயஸ்கொள்கை முறையாக நியாயமாக அமல்படுத்தப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை உங்களால் புரிந்து கொள்ள முடியும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

நான் இங்கே இன்னொரு கேள்வியைக் கேட்க விரும்புகிறேன். 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டம் கொண்டு வந்தீர்கள். பாராட்டவேண்டிய விஷயம். அது எப்படியிருந்தாலும் அது எந்த நோக்கத்திற்காகக் கொண்டு வரப்பட்டு இருந்தாலும் அதைப் பற்றி நான் இங்கே இப்போது விவாதிக்கத் தயாராக இல்லை. அப்படி கொண்டு வரப்பட்ட பின்பு என்ன நிலைமை ஏற்பட்டது. இங்கே உயர்நீதிமன்றத்தில் தடை விதிக்கப்பட்டது. உயர்நீதிமன்றத்தில் தடைவிதித்த உடனே இங்கே இருந்த அரசாங்கம் அப்போது என்ன செய்தது? அதைப் பற்றி நீதிமன்றம் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்து, உயர்நீதிமன்றத்தில் சாதகமான ஒரு தீர்ப்பு வாங்க நடவடிக்கை எடுத்ததா? இதை நான் திருப்பிக் கேட்டால் உங்களுக்கு மனம் வேதனைப்படும். அங்கே வாங்கமுடியாத காரணத்தால், அதை எதிர்த்து அரசாங்கம் தான் உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு போய் இருக்கிறது. பலபேர் உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு தனியார் முதலாளிகள்தான் போனார்கள் என்று எண்ணிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கம்தான் உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றது. உச்ச நீதிமன்றத்தில் என்ன செய்தார்கள்? அதை விரைவாக நடத்த என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டது? அந்தப் பிரச்சனைக்குள்ளே நான் போகத் தயாராக இல்லை. ஆனால் உச்சநீதிமன்றத்திற்கு அந்த வழக்கு சென்று 10 ஆண்டுகாலம் நடந்து

1984 மார்ச் 7]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

இருக்கிறது. ஆனால் இந்த அரசாங்கம் வந்தபிறகுதான் அதற்குத் தேவையான விவரங்களைக் கொடுத்து, அந்த வழக்கை வெற்றி பெறச் செய்து இருக்கிறோம். அந்த வழக்கு வெற்றி பெற்றதற்கு இந்த அரசாங்கம் தான் காரணம் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதை எண்ணிப் பார்ப்பீர்களானால் இந்த அரசாங்கம் எந்த அளவிற்கு பொறுப்புணர்ச்சியோடு செயல்படவேண்டுமோ அந்த அளவிற்குச் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறது என்பதை அறியமுடியும்.

1973 ஆம் ஆண்டில் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. அது உச்சநீதி மன்றத்திற்குச் சென்ற பின்பு ஒரு சர்க்குலர் விடப்பட்டது. அது என்ன சர்க்குலர் என்றால், இதற்கு முன்னாடி எப்படி இருந்ததோ அப்படியே நிலைமைகள் இருக்கும் அதிலே எந்தவிதமான மாற்றமும் இல்லை என்று சொல்லி ஆக்ட் 12/73 எஃபெக்டுக்கு வரவில்லை என்று சர்க்குலர் போட்டு இருக்கிறார்கள். 18—7—1973-ல் அந்த சர்க்குலர் போடப்பட்டு இருக்கிறது. அது தவறு என்று நான் சொல்லவில்லை.

ஆனால் அன்றைக்கு இருந்த திராவிட முன்னேற்றச் சமூக அரசு 1976 வரையில் ஏறத்தாழ 2,500 பெர்மிட்டுகள் தனியார் துறையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு கொடுத்திருக்கிறது. அதே நேரத்தில் 1980 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இன்றுவரையில் அப்படி தனியார்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்ற முறையிலே நாங்கள் நிறுத்திவிட்டோம். இருந்தாலும் நீதிமன்றத்திற்கு சென்ற காரணத்தால் அதைக் கொடுத்தாக வேண்டுமென்ற நிலைமையில் 123 பெர்மிட்டுகள் மட்டும் இந்த 4 ஆண்டு காலத்தில் நாங்கள் கொடுத்திருக்கிறோம்.

அன்றைக்கு 2,500 பெர்மிட்டுகள் தனியாருக்கு கொடுக்கப் படாமல் இருந்தால், அவற்றை அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கு கொடுத்திருந்தால் இன்றைக்கு நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஏறத்தாழ 10,500 பேருந்துகள் வந்திருக்கும். தனியாருக்கு 2,500 மட்டுமே இருந்திருக்கும். சதவீதத்தில் பார்த்தால் 25 சதவீதம் மட்டுமே தனியார் துறையில் இருந்திருக்கும். ஆக, ஏன் தனியார்களுக்குக் கொடுத்தார்கள் என்று நான் திருப்பிக் கேட்கலாம். கேட்டால் உங்களுக்கு கோபம் வரும். இருந்தாலும் சொல்ல வேண்டியது கடமை என்பதால் சொல்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

இதிலே இன்னொன்றையும் நாம் கவனிக்க வேண்டும். மனிதாபிமான அடிப்படையிலே நாம் அனுக வேண்டும். ஊட்டியிலே எப்படி நேஷனலைஸ் செய்தார்கள்? பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பொங்கல் அன்றுதான் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்களா? ஒன்றைச் செய்யும்போது மனித உணர்வுகளை மதித்து, மனிதாபிமான அடிப்படையில் செய்ய வேண்டும். ஒரு அரசாங்கம் வந்தால் குறிப்பிட்ட ஒருவருக்குத் தான் அந்த அரசாங்கம் என்று இல்லை. அரசாங்கம் என்பது எல்லோருக்கும் தான்.

இங்கே இருக்கக்கூடிய கைதிகளுக்குக் கூட உரிமை கேட்கிறோம்; அவர்களுடைய நலனுக்காக விவாதிக்கிறோம். அப்படிப் பார்க்கும்போது தேசியமாக்குவதிலும் ஒரு முறையை நாம் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். 2,500 பெர்மிட்டுகள் அன்றைக்கு தனியார்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்களே. அவர்களுக்குக் கொடுத்துவிட்டு பின்னால் பிடுங்கிக்கொள்ளப் போகிறோமா? அப்படி இருந்தால் அவர்களுக்குக் கொடுக்காமலே இருந்திருக்கலாமே. ஆனால் அன்றைக்கு இருந்த சூழ்நிலைகளை அனுசரித்து கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். எனவே அன்றைக்கு இருந்த ஒரு ஆட்சிக்கு அது ஏற்புடையதாக இருக்கும்போது இன்றைக்கு அது ஏற்புடையதாக இல்லையா என்ற கேள்வியை நான் கேட்டாக வேண்டும்.

அதைப்போன்று பணியாளர்களைப் பற்றி இங்கேச் சொன்னார்கள். தேசியமாக்கிவிட்டு அதன் மூலம் வேலை கிடைக்காமல் எத்தனை பேர் மனு கொடுத்திருக்கிறார்கள்? அன்றைக்கு பஸ்களை எடுத்துவிட்டார்கள். ஆனால் வேலை இழந்தவர்கள் இன்றைக்கும் எங்கெங்கும் மனுக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு நாங்கள் பரிகாரம் தேடிக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் தொழிலாளர்களை ஏன் குறைத்தீர்கள் என்று குறை கூறினார்கள். அவர்களுக்கே தெரியும். பட்டாபிராமன் குழு ஒன்று போடப்பட்டது. அவர்களுடைய பரிந்துரை வந்திருக்கிறது. ஒரு பேருந்துக்கு 7 1/2 நபர், இரண்டு பேருந்துகளுக்கு 15 நபர் என்று ரெக்கமென்டேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையிலே உங்களையும் கலந்து ஆலோசித்து, விவாதித்து, நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. (குறுக்கீடு) அன்றைக்கு நீங்கள் தவறு என்று சொல்லவில்லை. உங்களையும் கலந்தாலோசித்துதான் அந்த பரிந்துரை அமுல்படுத்தப்பட்டது. தொடர்ந்து அந்த பரிந்துரையை நாங்கள் அமுல்படுத்தி வரகிறோம். இன்றைக்கு நீங்கள் சொல்லக்கூடிய கருத்துக்களை அன்றைக்கு சொல்லியிருக்கலாம். ஆனால் அன்றைக்கு ஏன் சொல்லவில்லை என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

984 மார்ச் 7]

[திரு சு. முத்துசாமி]

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பொன்னுரங்கம் அவர்கள் ஒரு கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்திலே கேட்டார்கள். மரம் ஏறும் தொழிலாளி இறந்து விட்டால் 5,000 ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள். மீனவர் ஒருவர் இறந்துவிட்டால் 5,000 ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டு இறந்தவர்களுக்கு 1,000 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். இது நியாயமா என்று கேட்டார்கள். மற்றவர்களுக்குக் கொடுப்பதைப்போன்று இவர்களுக்கும் மானியம் கொடுக்க வேண்டுமென்று, சமுதாய உணர்வோடு, மனிதாபிமான உணர்வோடு அதிகமாக கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள்.

இந்த அரசு பொறுப்புக்கு வந்த பிறகு தன்னிறைவுத் திட்டத்தைச் சிறப்பாக செயல்படுத்தி வருகிறது. தன்னிறைவுத் திட்டத்திற்காக 270 கோடி ரூபாயை மூன்று ஆண்டுகளில் செலவிட்டிருக்கிறோம். அதைப்போன்று சத்துணவுத் திட்டத்திற்கு 150 கோடி செலவிட்டிருக்கிறோம். இந்தத் திட்டங்களை எல்லாம் நீங்கள் பார்க்கும்போது இன்னும் எவ்வளவு பெரியத் திட்டங்களை எதிர்நோக்கி இருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் கிண்கிண்பா பார்க்க வேண்டும். அகேநேரத்தில் இங்கே பேசும் போது ஒன்றை மறந்து விட்டு பேசுகிறார்கள். அரசாங்கத்திடம் நிறைய பணம் இருக்கிறது என்று நினைத்துக்கொண்டு பேசுகிறார்கள். இந்த சட்டமன்றத்தில் இருக்கிற உறுப்பினர்களே அப்படி நினைத்தால் நம்முடைய நிலைமையை வேறு யாரிடம் சொல்ல முடியும்? சுதந்திரம் அடைந்து 35 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு தன்னிறைவுத் திட்டம் போடுகிறோம் என்றால் அது அடிப்படைப் பிரச்சனைகளைத் தீர்ப்பதற்காகத்தான் 270 கோடி ரூபாயை - தன்னிறைவுத் திட்டத்திற்குச் செலவிட்டிருக்கிறோம் என்றால் மக்களுடைய அடிப்படைத் தேவைகளை பூர்த்தி செய்வதற்குத்தான்.

(பிற்பகல் 12.30)

எனவே இன்னும் எவ்வளவோ பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. தன்னிறைவுத் திட்டத்தைப் பற்றி பேசுகிறபோது என்ன பேசினீர்கள்? இவ்வளவு செய்தது எங்களுக்குப் போர்தவில்லை. 45 இலட்சம் ரூபாய் தான் ஒரு ஒன்றியத்திற்கு ஒதுக்கியிருக்கிறீர்கள். இன்னும் அதிகமாக வேண்டும். இப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகள் வந்தது. எனவே அந்தக் கோரிக்கைகளை எல்லாம் நிறைவேற்றப் படவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் மறந்துவிட மாட்டீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். இங்கு கூட, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் என்னிடத்தில் மனுக்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த மனுக்களை நான் வைத்திருக்கிறேன். சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடர் ஆரம்பித்த பின்பு ஏறத்தாழ 60 பகுதிகளிலே பேருந்து வசதிகள் வேண்டுமென்று என்னிடத்திலே எழுதிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 60 இடங்களிலே—ஆறுமுகம் சேர்த்து எழுதிக்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

கொடுத்திருக்கிறார். நான் இல்லையென்று சொல்லவில்லை. இந்த 60 இடங்களைப் பற்றியும் நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும். இன்றைக்கு பேருந்துகளை எடுப்பது என்பது பெரிய காரியம் அல்ல. அரசாங்கத்திற்கு இருக்கின்ற வருமானத்தை வைத்துக் கொண்டு, பேருந்துகளை எடுத்துவிடுவோமேயானால், என்ன நன்மை என்பதை மட்டும் நீங்கள் தயவு செய்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். சில இடங்களிலே பேருந்துகள் கேட்கிறார்கள். அரசாங்கப் பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, தனியார் பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, எங்களுக்குப் பேருந்துகள் வேண்டும். நாங்கள் 10 மைல்களிலிருந்து நடந்து வருகிறோம். இந்த கோரிக்கைகள் இல்லாமல் இருக்கின்றனவா? எனவே, இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகளை நாம் நாட்டுடமையாக்கி விடுவதன் மூலமாக மட்டும் அந்த மக்கள் திருப்தியடைய முடியுமா? எனவே எங்களுக்கு இருக்கிற நோக்கம் - இந்த நாட்டுடமை என்பதை நாங்கள் கைவிட்டு விடவில்லை. படிப்படியாக செய்கிறோம் என்பதை என் சொல்கிறோம் என்றால் - பல கிராமங்களிலே பேருந்துகள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. இன்றைக்கு அதற்காகப் பணத்தைக் கொடுத்து எடுப்பதற்குப் பதிலாக, புதிய பேருந்துகளை வாங்கி அவர்களுக்கு விட்டுவிட்டு ஓரளவிற்கு அவர்கள் நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். பேருந்து வசதிகளை அவர்கள் பெற்றுவிட்டார்கள், என்கிற நிலைமை வந்த பின்பு நிச்சயமாக இது தொடர்ந்து செய்யப்படும் என்பதை நான் உத்தரவாதமாக இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்றையும் சொல்லியாக வேண்டும். ஏதோ இரண்டு இலட்சம் ரூபாய் வருமானம் வருவதாக தகவல் கிடைத்ததாக மாண்புமிகு பொன்னுரைங்கம் அவர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். அதிலே எனக்கு கருத்து வேறுபாடு இருப்பதாக சொல்லிக் கொள்ளத் தயாராக இல்லை. நான் ஏதாவது கணக்கு சொல்ல வேண்டி சொன்னேனேயானால், நான் எங்கே சேர்ந்து விட்டேன் என்று சொல்வார்கள். அந்த வம்புக்கு நான் போகத் தயாராகயில்லை.

இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு வந்த தகவல்படி தனியார்த் துறையில் 10,000 பேருந்துகள் இருக்கின்றன என்று - எனவே இந்த இரண்டு தகவல்களையும் தயவு செய்து நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். உங்களுக்கு வந்த தகவல் எப்படி தவறாக இருக்க முடியும் என்பதற்கு உதாரணம் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். தனியாரிடம் இருக்கின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 5,000 தான். 10,000 என்று நீங்கள் கணக்குப் போட்டால் அது எப்படி தவறோ அதே போல் தான் வருமானம் ரூபாய் இரண்டு இலட்சம் என்பதும் என்று நாங்கள் கருதுகிறேன். உங்களுக்கு கிடைக்கின்ற தகவல்களை வைத்துக் கொண்டு நீங்கள் பேசுவது நல்லதல்ல. கொஞ்சம் அதைப்பற்றி ஆழமாகச் சிந்தித்து உண்மையாக இருக்க முடியுமா என்பதைப் பற்றி சிந்தித்து, அதற்குப் பின்பு சொல்வது நல்லதாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

1973-லே அவர்கள் சொல்கின்ற கருத்து ஒரு வேளை பொருத்தமாக இருக்கலாம். அன்றைக்கு அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக இருந்த பஸ்களினுடைய எண்ணிக்கை 4,000-க்கும் குறைவு. இன்றைக்கு 8,000-க்கும் மேலே இருக்கிறது. எனவே, 4,000 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்த அந்த இடத்தில் இன்றைக்கு 8,000 ஓடுகிறது. எனவே, நூறு பயணிகளை ஒரு பேருந்து எடுத்துச் சென்ற அந்த இடத்தில், இன்றைக்கு இரண்டு பேருந்துகள் எடுத்துச் செல்கின்றன. எனவே, மக்களுக்கு வசதி அதிகமாக இருக்கிறது. எனவே அந்த வருமானமும் இரண்டாக பிரிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. அதே போன்று இன்னொன்றையும் நான் சொல்கிறேன். கட்டணம் உயர்த்தப்படக் கூடாது. நாங்களும் ஏற்றுக் கொள்கிறோம். இன்றைக்கு இருக்கின்ற வறட்சி, இந்தச் சூழ்நிலையில் இந்த கட்டண உயர்வைப் பற்றி நாம் அவசியமாகச் சிந்தித்து, சில சிக்கலான சூழ்நிலையிலே கூட, முடிவு எடுக்கவேண்டிய நிர்பந்தத்திற்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம். ஆனால், பல இடங்களிலே பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். இதை நீங்கள் பல நேரத்திலே பேசுகிறபோது அவர்களுக்கு ஒரு நியாயம்? நமக்கு ஒரு நியாயமா? இப்படி பேசுகிறீர்கள். இதே நியாயத்தை நான் திரும்பக் கேட்கிறேன். இங்கே சென்னையிலே இருப்பவர்களுக்கு ஒரு நியாயம். சேலம், கோவை போன்ற நகரங்களிலே இருப்பவர்களுக்கு ஒரு நியாயம், கிராமப் புறங்களிலே இருக்கின்றவர்களுக்கு ஒரு நியாயம் என்று நாம் வைக்க முடியாது. சென்னையிலே நீங்கள் போய் நின்றால் 5 நிமிடத்திற்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. சேலத்திலே போய் நின்றால், 1½ மணி நேரத்திற்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. அருகாமையிலுள்ள ஒரு கிராமத்திலே போய் நின்றால் ஒரு மணிக்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. இதிலே என்ன பாகுபாடு? எனவே, எங்களுக்கு இருக்கிற ஆசை என்னவென்று சொன்னால் - தனியார்த் துறை பேருந்துகளோ அல்லது அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான பேருந்துகளோ சென்னையிலே, சென்னை நகரத்திலே எப்படி பேருந்து வசதி இருக்கிறதோ, அதே வசதி கிராமத்திலேயும் கிடைக்க வேண்டும். இது கிடைத்த பின்பு நிச்சயமாக இந்தக் கொள்கையை நாம் நிறைவேற்றுவோம் என்ற நம்பிக்கையிலே இந்த காரியத்தை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை).

இன்றைக்கு உதாரணத்திற்கு அரிசியை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள். அரசாங்கத்தாலே இவ்வளவு தான் அரிசி கொடுக்க முடியும், அதற்கு மேலே முடியாது என்று சொன்னால், அதற்கு மேலே தனியாரிடத்திலே நாம் வாங்கிக் கொள்ளக் கூடிய வாய்ப்பைவிட்டு வைத்திருக்கிறோம். அதைத் தடுத்து விடுவோமே யானால், என்ன நிலைமை? எனவே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் நீங்கள் வைக்கின்ற அந்தக் கோரிக்கைகளை எல்லாம் நிறைவேற்றுகின்ற வாய்ப்பை எற்படுத்திக் கொள்கின்ற வகையிலே

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

பிரீத்திங் டைம்' என்று சொல்வார்களே, அதைப் போல எங்களுக்கு ஒரு வாய்ப்பை நாங்கள் வைத்துக் கொள்கிறோம். இந்தக் காலக் கட்டத்திற்குள்ளாக முடித்து விட்டு, அதற்கு பின்பு அந்தக் காரியத்தை நாங்கள் செய்யப் போகிறோம். அதைத் தான் நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும். எங்களுடைய காலத்திலே எவ்வளவு பேருந்துகளை நாங்கள் போட்டிருக்கிறோம். சுதந்திரம் பெற்ற 35 ஆண்டு காலத்திலே, 4,000 பேருந்துகள் தான் இந்த நாட்டிலே விடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி வந்த பிறகு 1977-லிருந்து 4,000 பஸ்களை நாங்கள் கூடுதலாக விட்டிருக்கிறோம். இதற்கு என்ன சொல்கிறீர்கள்? எனவே, அரசாங்கம் விட்டது அத்தனையும் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான பேருந்துகள். எனவே, நீங்கள் அதை சிந்திக்க வேண்டும் என்பதற்காகத் தான் நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்து உறுப்பினர் சுந்தரராஜன் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். வரவேற்க வேண்டிய கருத்து. சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்து பேசி வரவேற்க வேண்டிய கருத்து அல்ல. நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்து அவர்கள் அதைப் பேசியிருப்பார்களானால், நான் அதை கைதட்டி வரவேற்று இருப்பேன். நாடாளுமன்றத்திலே பேசவேண்டிய வர பிரச்சினைகளை அவர் அப்படியே நழுவிட்டு விட்டு, நாங்கள் எல்லாம் தூங்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்று நினைத்து விட்டாரோ என்னவோ தெரியவில்லை.

அசோக் வேலண்டை நீங்கள் நேசனலைஸ் பண்ணினால் தான் இதையும் செய்வோம் என்று சொல்கிறீர்கள் இது என்ன நியாயம்? இதையெல்லாம் மறந்து விடுங்கள் இதை மட்டும் செய்யுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். சரி, நாங்கள் 5 பஸ்கள் என்று வைத்திருக்கிறோம். 5 பஸ்கள் என்று சொன்னால், 1 பஸ் 23¼ லட்சத்திலிருந்து 3 லட்சம் வருகிறது. மொத்தமாக 5 பஸ்களுக்கு 15 லட்சம் என்று வைத்துக் கொள்ளுங்கள். 200 கோடி ரூபாய் முதலாளிகளை விட்டுவிட வேண்டுமாம். ஆனால், இந்த 15 லட்ச ரூபாய் முதலாளிகள் மட்டும் அவர்கள் கண்ணிலே படுகிறார்கள்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, நான் 200 கோடி ரூபாய் முதலாளிகளை விட்டுவிட வேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. நம்முடைய சக்தி என்ன? அந்தச் சக்திக்கு உட்பட்டு நாம் செய்ய வேண்டிய காரியத்தைச் செய்ய வேண்டாமா? எனவே, இந்தப் பிரச்சினையை திசை திருப்ப வேண்டாம் என்று சொல்கிறேன். 200 கோடி என்ன? 500 கோடி, 1,000 கோடி என்று தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இருந்தாலும், தொழிற்சாலைகள் இருந்தாலும், அவைகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பது தான் என்னுடைய கோரிக்கை. அதை நானும் வரவேற்கிறேன், விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜன் அவர்கள் பேசுகிற போது எனக்கு எதிராக முதலில் பேசினார்கள். இப்போது எனக்கு ஆதரவாகப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நன்றி. எங்களுடைய கொள்கையும் அதுதான். நமக்கு என்ன சக்தியோ, அதைச் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசாங்கத்திற்கு 500 கோடி, 2,000 கோடி வருமானம் வரக்கூடிய அந்த தொழிற்சாலைகளை நேசனலைஸ் செய்யக்கூடிய அந்தச் சக்திகள் இல்லாமல் இருக்கலாம். அப்படி இருக்கின்ற நேரத்திலே இங்கேயிருந்து மட்டும், மாநில அரசுக்கு மட்டும் 15 லட்சம், 20 லட்சம் ரூபாய் வருமானம் உள்ள தொழிற்சாலைகளை நேசனலைஸ் பண்ண சக்தி இருக்கும் என்பதை நீங்கள் தான் சிந்திக்க வேண்டும். எனவே சக்திக்கு உட்பட்டு அந்தக் காரியத்தை நாங்கள் செய்கிறோம் என்று சொல்கிறேன். இதிலே சிறிய பஸ் முதலாளிகளை இப்போதைக்கு விட்டு வைக்கிறோம். பின்னாலே நிச்சயமாக அவர்களுக்கும் அந்த உரிய பாகத்தை கொடுத்து விட்டு, அதையும் நேசனலைஸ் செய்ய இந்த அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறது என்பதை நான் ஏற்கனவே சொல்லி இருக்கிறேன். ஆனால், பெரிய பஸ் முதலாளிகளை நாங்கள் விட்டுவிடுவதற்குத் தயாராக இல்லை. எனவே, மாநில அரசாக இருந்தாலும் சரி, மத்திய அரசாக இருந்தாலும் சரி, கொள்கைகள் ஒரே மாதிரி தான். நாம் விட்டுவிட்டு வேண்டுமானால், போய் விடலாம். நழுவுவதற்காக விட்டுவிடலாம். எனவே நான் கேட்டுக்கொள்வது மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜன் அவர்கள் நாடாளுமன்றத் தேர்தல் வந்தால், நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக ஆனால், எங்களுக்கு கொஞ்சம் உதவியாக இருக்கும். நானும் மகிழ்ச்சி அடைவேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெரிய பஸ் முதலாளிகளை விட்டுவிட-மாட்டோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் இந்த 5 என்று வந்த பிறகு நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே இப்போது யாரும் ஐந்துக்கு மேலே இருக்கிற பெரிய பஸ் முதலாளிகள் இருப்பதாகவே தெரியவில்லை. எல்லாம் ஸ்பினிட் பண்ணிப் பண்ணி வைத்திருக்கிறார்கள். எனவே, நீங்கள் எப்படிப் பண்ணப் போகிறீர்கள் என்று தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதிலே ஒருசிலர் வர இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் உதவி செய்தால் இதிலே பினாமி என்று சொல்கிறார்களே, அப்படிப்பட்டவர்கள் இருந்தாலும், நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு எங்களுக்கு வாய்ப்பிருக்கிறது. இதிலே நீங்கள் உதவி செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[1984 மார்ச் 7]

திரு. துரைமுருகன் : தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும் ஒரு பஸ் முதலாளிதான். அவருக்கே தெரியும். 5 பஸ்களுக்கு மேலே போனால் ஃப்ளீட் ஆப்பரேட்டராக ஆகிவிடுவார்கள். அதிலே 2 மார்க் சூறைந்துவிடும். ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங்கிலே 2 மார்க் அதிலே அடிப்பட்டுப் போய் விடும். ஆகையினாலே இருக்கிற பஸ்ஸை அவன் மேலே 5, அவன் பெண்டாட்டி மேலே 5, பிள்ளைகள் மேலே 5, டிரைவர் மேல் 5 என்று இப்படித்தான் நீங்கள் பிரித்து வைத்திருக்கிறீர்கள், தவிர, 30 பஸ்கள், 40 பஸ்கள் சொந்தக்காரர்கள் என்று நீங்கள் வைப்பது கிடையாது. எனவே 5 பஸ் என்று ஒட்டைக்குள்ளே வந்தால்....

மாண்புமிகு டாக்டர் எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் துரைமுருகன் அவர்கள் நல்ல கருத்தை அழகாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 'நீங்கள் பிரித்து வைத்து இருக்கிறீர்கள்' என்ற வார்த்தை அவைக்குறிப்பில் இருக்காமல் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 'நீங்கள்' என்றால் என்னைத்தான் குறிக்கும்.

திரு. துரைமுருகன் : மன்னிக்க வேண்டும். "நீங்கள் என்பதை அவர்கள்" என்று நானே மாற்றிக் கொள்கிறேன். அவர்கள் பிரித்து தன்மேலே, தன் பெண்டாட்டி மேலே, பிள்ளை மேலே என்று வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் இதைச் சொன்னதற்குக் காரணம் பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக பல பேர்கள் இருக்கிறார்கள், பல கட்சிகளிலே. ஆகவேதான் இப்படி 'நீங்கள்' தான் என்று சொல்வது வேண்டாம் என்பதற்காகத்தான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அமைச்சர் அவர்கள் சுருக்கமாக முடிக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோது நிறைய பேசியாகி விட்டது. இப்போது என்னை சுருக்கமாக பேசுங்கள் என்று சொன்னால், நான் நிச்சயமாக பாதியிலேதான் முடிக்கவேண்டியிருக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பஸ் ரொம்ப தூரம் போகும். அவ்வளவு தூரம் சப்ஜெக்ட் போகவேண்டாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, பஸ் போன்று கொஞ்சம் வேகமாகப் போய் முடித்து விடுகிறேன் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு).

1984 மார்ச் 7]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

(பிற்பகல் 12-40.)

ஆக்ஸிடைண்ட் ஆகும் என்று யாரோ சொல்கிறார்கள். நிறைய பேர்கள் இருக்கிற காரணத்தால் அப்படி ஆகிவிடாது. (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதிலே இன்னொரு பிரச்சனையை நான் சொல்லிவிட விரும்புகிறேன். இங்கே திரு. சுப்பு அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினராக பணியாற்றியிருக்கிறார்கள். மிகச் சிறப்பாக பணியாற்றினார்கள். அந்த நேரத்திலே அவர் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். கொஞ்சம் சிந்தித்து எதையும் சொல்லக் கூடியவர்கள் என்ற அடிப்படையிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். அன்றைக்கு அவர் சொல்லியிருக்கிறார்கள்., 'தனியார் என்று சொல்லப்படும், மிகச் சிறிய அளவிலே 3, 4, 5 என்ற அளவிலே பேருந்துகளை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களை நீங்கள் தொந்திரவு செய்ய வேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. அவைகளை நீங்கள் நேஷனலைஸ் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்ல நான் தயாராக இல்லை.' என்றைக்கு பேசியிருக்கிறார்கள், ஆகஸ்ட் 20, 1977லே பேசியிருக்கிறார்கள். 'நான் அப்படிச் சொல்ல தயாராக இல்லை. அப்படிப்பட்டவைகளை எடுத்து விட்டால் அவர்கள் நடுரோட்டிலே தான் நிற்க வேண்டிய அவசியம் வரும்' என்று அவர்கள் பேசியிருக்கிறார்கள்.

அது மட்டும் அல்ல, இன்னொன்று. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) அம்பிகாபதி அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற வகையில் அந்த கட்சியில் இருந்த போது, அந்தக் கட்சியினுடைய கொள்கையை ஏற்றுக் கொண்டு சொன்னார்கள். அந்தக் கட்சியும் அன்று அதை ஏற்றுக் கொண்ட காரணத்தால் அதற்கு மாற்றுச் சொல்லவில்லை. அப்போது அவர்கள் ஒன்றைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆசைத்தம்பி போன்றவர்கள் எல்லாம் கையெழுத்திட்டு நேஷனலைசேஷன் செய்யக் கூடாது என்று சொன்னதாக ஒரு கருத்தை அவர் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். சொல்லிய போதே மாண்புமிகு தலைவர் அவர்கள் அதை எதிர்த்து, அப்படிப் போடப்படவில்லை என்ற ஒரு கருத்தை அன்றைக்கு தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதை சொல்லியது மட்டும் அல்ல. அதைப்பற்றி பேசி மற்றொரு பிரச்சனையும் எழுந்தது. தேசிய மய திட்டத்தை மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கம்யூனிஸ்ட் கட்சி தலைவர்கள், கவர்னர் இடத்திலே, குடியரசுத் தலைவரிடத்திலே மகஜர் கொடுத்ததாக கேள்வி படுகிறோம். அதுவும் பஸ் முதலாளிகளிடத்திலே அவர்களுடைய கட்சிக்கு, தேர்தல் நிதி பெற்றதற்காக, அப்படி கையெழுத்துப் போட்டுக் கொடுத்தார்கள் என்ற கருத்திலே அதை பேசியிருக்கிறார்கள்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

இந்த விவாதமும் அந்த தேதியிலேயே. அதற்குப் பின்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்களுக்கும், எதிர்க்கட்சித் தலைவருக்கும் மற்றவர்களுக்கும் வாக்குவாதம் ஏற்பட்டு கடைசியில் எப்படி முடிந்தது என்று சொன்னால், ஆசைத்தம்பி அவர்கள் அதிலே கையெழுத்து போடவில்லை என்ற பிரச்சனை ஏற்பட்டு, கடைசியிலே முடிக்கப்பட்டபோது, ஆசைத்தம்பி அவர்கள் எம். பி. தேர்தலுக்கு முன்னாலே கையெழுத்துப் போடவில்லை. அதற்குப் பின்னாலே கையெழுத்துப் போட்டார் எனவே, நாங்கள் தேர்தலுக்காக நிதி கேட்கவில்லை என்ற பிரச்சனையிலே அதை முடித்திருக்கிறார்கள். எனவே, ஏதோ ஒரு வகையில் அந்த தேசியமய கொள்கையை கைவிட வேண்டும் என்று கையெழுத்துப் போட்டதற்கு, சட்டமன்றத்திலேயே விவாதித்து ஒரு முடிவுக்கு வந்திருக்கிறோம். எனவே, அப்படி இருக்கிறபோது, நீங்கள் ஏன் இப்படி நாளைக்கு ஒரு பிரச்சனையாக மாற்றுகிறீர்கள் என்பது புரியவில்லை.

அதேபோன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் உமாநாத் அவர்கள் 16-11-1983-ல் ஒரு கருத்தை மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு மேற்கு வங்காளத்திலே ஏறத்தாழ 15 லிருந்து 20 சதவீதம் வரை தான் அரசாங்கத்திற்கு சொந்தம். மீதம் 80 லிருந்து 85 வரை தனியார்களுக்குச் சொந்தமாக இருக்கிறது. இதை நான் குற்றமாக, ஏதோ அவர்கள் மீது குற்றம் சாட்டுவதற்காக சொல்ல வரவில்லை. அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எதெதற்கு முதலிலே பிரையாரிட்டி கொடுக்க வேண்டும் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைத்தான் நான் முதலிலேயே சொன்னேன். அரசாங்கத்திற்கு வருகிற வருமானத்தை வைத்துக் கொண்டு எந்தெந்த காரியத்தை முதலிலே செய்ய வேண்டுமோ, அதைச் செய்ய வேண்டும்.

அவர்கள் சொல்லும்போது, கிராமப் புறங்களிலே ஏழை எளிய மக்கள் இருக்கிறார்கள். குத்தகை விவசாயிகள் இருக்கிறார்கள், தொழிலாளிகள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்காக வெல்லாம் பல்வேறு சட்டங்கள் போடவேண்டியிருக்கிறது. எனவேதான் எங்கள் அரசாங்கம் அதைத் தள்ளிபோட்டிருக்கிறது என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள் எனவே, மேற்கு வங்காளத்திலே இருக்கிறவர்கள் தான் அப்படி இருக்கிறார்களா? இங்கே இருப்பவர்கள் அப்படி இல்லையா என்கிற அந்த நிலைமையை நாங்கள் சொல்ல வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது....

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, மேற்கு வங்காளத்தைப் பற்றி நான் சொன்னது கரெக்ட் தான். ஆனால் இரண்டிற்கும் டிஃபெரென்ஸ் இருக்கிறது. அந்த ஸ்டேட்டுக்கும் இந்த ஸ்டேட்டுக்கும் இருக்கிற வித்தியாசம் என்ன என்று சொன்னால், இந்த ஸ்டேட்டிலே பஸ் நேஷனலைசேஷன் என்ற கொள்

1984 மார்ச் 7]

[திரு. ரா. உமாநாத்]

கை கமிட் பண்ணி பாதிக்கு மேலே அமுலுக்கும் வந்தாச்சு. அங்கே பிகினிங்கிலேயே ஒரு ஸ்டேட்டஜி வந்திருக்கிறது. இங்கே அதை கமிட் பண்ணி பாதிக்கு மேலே அமுலுக்கு வந்து, கோர்ட் தடை காரணமாக நின்றது. இப்போது கோர்ட் தடை நீங்கி ிட்டது. ஆகவே, அந்த பாலிஸியை கண்டிப்பாக பண்ண வேண்டும் என்பதுதான் இங்கே பாயின்ட். மேற்கு வங்காளத்திலே ஜூட் ஆலையைப் பெற்றுத்தவரைக்கும், நீங்கள் கேட்டார்கள், பெரிய முதலாளிகளை ஏன் விட்டிருக்கிறீர்கள் என்று. எல்லா ஜூட் தொழிலாளர்களும் ஒன்றாக சேர்ந்து, அந்த சணல் ஆலைத் தொழிலையே தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று ஜெனரல் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். அது நடக்கிறது அங்கே. அசெம்பிளியிலேயும் ரெசல்யூஷன் போட்டு, கவர்ன்மென்ட்டும் அதை, தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்ற தீர்மானத்தை ஆதரித்திருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே இப்பொழுதும் நான் அதைத்தான் சொல்கிறேன். இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கை என்ன? இந்த அரசாங்கம் வந்த பின்பு என்ன சொல்லியிருக்கிறது? நான் சட்டமன்றத்திலே ஏற்கெனவே ஒரு முறை என்னுடைய மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுகிறபோது சொன்னேன். நிச்சயமாக நாங்கள் நேஷனலைஸ் செய்கிறோம். ஆனால், எப்பொழுது என்று சொன்னால், எங்களுக்கு இந்த நாட்டு மக்களுக்கு அத்தனை பேருக்கும் பேருந்து வசதிகளை செய்து கொடுத்து விட்ட திருப்தி ஏற்பட வேண்டும்.

நான் இன்னொன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது வேண்டுமானால் 5 ஆயிரம் பேருந்துகளை எடுத்து என்ன செய்யலாம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரை வேண்டுமானால் மாற்றிக் கொள்ளலாமே ஒழிய அதன் மூலமாக நிச்சயமாக ஒரு நபருக்குக் கூட கூடுதலாக பஸ் வசதி கிடைக்காது. ஆனால் இப்படி 5 ஆயிரம் பஸ்களை எடுக்கின்ற பணத்தை வைத்து கூடுதலாக 2 ஆயிரம் பஸ்களை வாங்கினால், நிச்சயமாக ஆயிரக்கணக்கான கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்து விடமுடியும் என்பதை, நியாய உள்ளம் உடைய, நியாய உணர்வு உடைய அத்துனை பேரும் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. எனவே அந்த அடிப்படையில் தான் நாங்கள் செய்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

எதிலும் ஏதாவது குற்றம் கண்டு பிடிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், குற்றச்சாட்டுகளை சொல்லிக் கொண்டே போகலாம். ஆனால் இருக்கிற உண்மையான உணர்வுகளை நீங்கள், புரிந்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக சுட்டிக் காட்டுகிறேன். எனவே முதலில் இதைச் செய்துவிட்டு, தொடர்ந்து தேசிய மயமாக்குவதையும் செய்வோம் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

சந்திரன் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்காக ஒரு அமெண்ட்மெண்டையும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரியையும் சென்னையையும் சேர்க்கவில்லையே அங்கே தனியார் துறைக்கு விடப்போகிறீர்களா என்ற ஒரு கேள்வியை அவர்கள் கேட்டார்கள். தயவு செய்து சிந்திக்க வேண்டும். சியாப்டர் 4-ஏ இருக்கிறது. அதிலே இந்த இரண்டு பகுதிகளும் ஏற்கெனவே அறிவிக்கப்பட்டு விட்டது. இந்தச் சட்டத்திலே அது சேர்க்கப்பட்டாலும், சேர்க்கப்படாவிட்டாலும் தனியார் துறை அதிலே நுழைய முடியாது. சியாப்டர் 4-ஏ இல் தனியார் துறை உள்ளே நுழையமுடியாது. அவர்கள் மனுவே செய்யமுடியாது என்ற அளவிலே வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வகையிலே தனியார் வரமுடியாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனவே இந்த அரசாங்கம் நல்ல நோக்கத்திலேதான் இதைச் செய்கிறது. தேசியமயக் கொள்கையைக் கைவிடத் தயாராக இல்லை. நாட்டிலே பல்வேறு குழ்நிலைகளை அடிப்படையாக வைத்து இருக்கின்ற பிரச்சினைகளை மனதிலே கொண்டு—எவ்வளவோ பிரச்சினைகள், குடிநீர் போன்ற பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன—படிப்படியாக தீர்த்து அதற்குப் பிறகு இதைப்படிப்படியாக எடுக்கவேண்டுமென்ற உணர்விலேதான் அரசாங்கம் இருக்கிறது. இந்தப் பிரச்சினையை இப்போது எல்லோரும் நல்ல முறையிலே புரிந்துகொண்ட காரணத்தினாலே இதற்கு ஆதரவைத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. திரு. ப. பொன்னுரங்கம் அவர்களுடைய தீர்மானம்.

Thiru P. PONNURANGAM : I am Pressing.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “அனாதர் அவர்களால் 28-1-1984 ஆம் தேதியன்று பிறப்பிக்கப்பெற்ற தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்த அவசரச் சட்டத்தை (தமிழ்நாடு அவசரச் சட்டம் எண் 4/1984) இப்பேரவை நிராகரிக்கிறது”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப் பெறவேண்டும்”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, சட்டமுன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற்றது.

1984 மார்ச் 7]

பொது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள். என். சங்கரய்யா, ஜே. ஹேமச்சந்திரன், ரா. உமாநாத், என். வரத ராஜன், கு. ரமணி, ரா. கிருஷ்ணன், பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம், சோ. அழகர்சாமி, இரா. கருப்பையா, மு. அப்பா துரை, தி. கா. நல்லப்பன், எம். ஆறுமுகம், பொ. உத்திராபதி, என். ஏ. பூங்காவனம், செ. சிவசாமி, ஏ. டி. கருப்பையா ஆகியோர் பொதுவாக திருத்தம் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அவர்களுள் ஒருவர் திருத்தத்தை மொழியலாம்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, கீழ்க் கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன் :

“இந்த சட்டமுன்வடிவில் எங்கெல்லாம் “நீலகிரி மாவட்டம்” என்ற வார்த்தைகள் வருகிறதோ, அதோடு “கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம்” என்ற வார்த்தைகளையும் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.”

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப் பெற்றது.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 2.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “பிரிவு 2 சட்டமுன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்.”

* Thiru K. P. PALANIAPPAN: Sir, I move the following amendment standing in my name :

Sir, I move that—

“In clause 2, omit the words, “subject to certain exemptions”, occurring at the end of the proposed third paragraph”.

The amendment was duly seconded.

திரு. கு. பா. பழனியப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இச் சட்டமுன்வடிவின் பிரிவு 2-க்கு நான் கொடுத்திருக்கிற திருத்தத்தை மொழிந்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தச் சட்டத்தில் “சிறு உரிமையாளர்கள்” என்ற பெயராலே சட்டத்தின் பிடியிலிருந்து சில பேர்களைத் தவிர்ப்பதற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு கு. பா, பழனியப்பன்]

[1984 மார்ச் 7]

முன்னாலே நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன விளக்கத்திலே சில சந்தேகங்களை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். அதாவது போதுமான அளவு பண வசதி இன்றைக்கு அரசாங்கத்திடம் இல்லாத காரணத்தினாலே எல்லாவற்றையும் உடனடியாக தேசியமயமாக்கவில்லை என்ற கொள்கையைச் சொன்னார்கள். அப்படியானால் எதற்காக எக்ஸம்ப்ஷன் கொடுக்கவேண்டும்? விதிவிலக்கு கொடுப்பது என்ன நியாயம்? வேண்டுமானால் அவர் சொல்லலாம், 5 ஆண்டுகளிலே எங்களால் முடியாது. பணவசதியில்லை என்று, 6 ஆண்டு ஆகலாம், 8 ஆண்டு ஆகலாம், 10 ஆண்டு ஆகலாம் என்று சொன்னால் பொருத்தம். ஆனால் சில பேர்களுக்கு சலுகை கொடுக்கப்படுகின்ற அளவிலே சட்டத்திருத்தம் என்று சொல்வது அடிப்படையிலே கூட சரியல்ல.

இன்னொன்று, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்ன கருத்தைப்போல், அடிப்படைச் சட்டத்தின் நோக்கத்தையே கூட பழுதுபடுத்துகிற வகையிலே ஏதோ முதலாளித்துவத்தினுடைய பாதையிலே இந்த அரசாங்கத்தை வழி நடத்திப் போகவேண்டுமென்ற கருத்தோடு அல்லது வெஸ்ட்டி இன்டரஸ்ட் கூட்டத்தினரோடு ஒரு சமாதான சகவாழ்வு ஏற்படுத்திக் கொள்ளவேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அரசாங்கத்தை ஆக்குகிற வகையிலே இந்தத் திருத்தம் வந்திருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-50)

சில தனிப்பட்ட நபர்கள் சொல்கிற கருத்தை எங்கள் இயக்கத்தினுடைய கருத்தாக நினைத்து அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கருத்தை வெளியிடுகிறார்கள். அதாவது நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்த திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்களும் இங்கே இருந்த உறுப்பினர் திரு. சுப்பு அவர்களும் இன்னும் பல உறுப்பினர்களும், தனிப்பட்டவர்கள் சொன்ன கருத்தை இயக்கத்தினுடைய கருத்தாக அவர் பாவிப்பது போல் இருக்கின்ற எண்ணத்தை தயவு செய்து கைவிடவேண்டும். ஆக திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியின் சார்பில் அன்றையதினம்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் தம்முடைய கருத்தை எப்படி எடுத்துக் கொள்ளச் சொல்கிறார்?

திரு. கு. பா. பழனியப்பன் : நான் சொல்வது கட்சியின் கருத்து என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். அது 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்திலேயும் இருக்கிறது. இங்கே முதலமைச்சர் அவர்கள் கூட ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள் இங்கே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் பல பேருக்கு உறவினர்கள் பல முதலாளிகளாக இருக்கக் கூடும் என்று. அதற்காக கட்சியினுடைய கருத்தை மாற்றச் சொல்ல முடியாது. கட்சியின் கருத்து என்பது 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்திலே தெளிவாக இருக்கிறது. நாட்டுடமையாக்கப்பட

1984 மார்ச் 7] [திரு. கு. பா. பழனியப்பன்]

வேண்டும். அதில் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் விதி விலக்குகள் கிடையாது. இதுதான் அந்தச் சட்டத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அந்த நோக்கத்தையே பாழ்படுத்துகின்ற வகையில் தனிப்பட்டவர்கள் கருத்தைக் கொண்டு வந்து இதுதான் இயக்கத்தினுடைய கருத்து என்று தொனிக்கின்ற வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் பேசுவது சரியல்ல என்று சொல்லி என்னுடைய திருத்தத்தை நான் வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1977 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 20 ஆம் தேதி சட்டமன்றத்தில் தி. மு. க. சார்பில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுப்பு அவர்கள் கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது தனிப்பட்ட ஒருவருடைய கருத்து என்று நீங்கள் சொல்லி விட்டால் இப்போது நீங்கள் சொல்லியது கூட தனிப்பட்ட ஒருவருடைய கருத்துதான். கட்சியினுடைய கருத்து என்ன என்று நான் கேட்கிறேன்.

திரு. கு. பா. பழனியப்பன்: தலைவர் அவர்களே, கட்சியினுடைய கருத்து என்பது மட்டும் அல்ல. கட்சி பெரும்பான்மையாக இருந்து இந்தச் சட்டமன்றத்திலேயே சட்டம் இயற்றி இருக்கிறது. அதை கப்ரீம் கோர்ட்டு கூட சரியான சட்டம் என்று ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அந்த வகையில், இன்றைக்குத் தனியாக எக்ஸ்ஸல்மன் கொடுப்பது என்பது உங்கள் கட்சியினுடைய கருத்தா? அல்லது பொது உடைமைக்கு எதிராக ஒரு பகுதிதான் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்பதுதான் உங்கள் கட்சியினுடைய கருத்தா? பொதுவுடைமையைத் தடுப்பதுதான் உங்களுடைய கட்சியினுடைய கருத்தா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, நான் கேட்பது அது இல்லை. கட்சிப் பிரச்சினையை இங்கேகொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள். நாங்கள் யாரை நம்புவது? இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பழனியப்பன் அவர்கள் பேசுகிற போது கட்சியினுடைய கருத்தைச் சொல்லுகிறார் என்று நாங்கள் நம்பி ஏற்றுக் கொள்கிறோம். 1977-ல் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுப்பு பேசுகிறபோது அது கட்சியினுடைய கருத்து என்று நாங்கள் ஏற்றுக் கொண்டோம். எனவே, இன்றைக்கு அதைப் போய் தனிப்பட்டவர் ஒருவருடைய கருத்து என்று சொன்னால், நாளைக்கு ஒருவேளை திரு. பழனியப்பன் அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினராக வரவில்லை என்றால் இங்கே இருப்பவர்கள் அப்படிச் சொன்னால் எப்படி இருக்கும் என்பதை நீங்கள் தான் சிந்திக்கவேண்டும். (கூச்சல் குழப்பம்).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதை ஒருவருக்கொருவர் பேசிக்கொள்ளும் விவாத மேடையாக்க வேண்டாம்.

[1984 மார்ச் 7]

திரு. துரைமுருகன் : தலைவர் அவர்களே, ஒரு கட்சியில் இருப்பவர்கள் சிலர் இங்கே கூட தங்கள் கருத்துக்களை பேசலாம். அந்தக் கருத்துக்களை, அது சொந்தக் கருத்தாக இருக்கிறது. அது தவறு என்று அந்தக் கருத்தைப் புறக்கணித்து விட்டுத் தான் கட்சியினுடைய சார்பில் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். ஆகவே, அது கட்சித் தலைவராலே கண்டிக்கப்பட்டது. Thiru Suppu is not our leader.

மாண்புமிகு திரு. ச. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. துரைமுருகன் அவர்கள் சொல்வதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். திரு. சுப்பு அவர்கள் கட்சித் தலைவர் அல்ல. இங்கே சட்டமன்றத்திலே 30, 40 உறுப்பினர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அவர்களுடைய சார்பாக யாராவது ஒருவர் பேசுகிறார். அந்த ஒருவர் பேசுவதை அந்தக் கட்சியினுடைய கருத்து என்றுதான் நாம் ஏற்றுக்கொள்கிறோம். இன்றைக்கு மாண்புமிகு திரு. பொன்னுரங்கம் அவர்கள் பேசினார்கள் அது அந்தக் கட்சியினுடைய கருத்து என்று தான் நாம் ஏற்றுக்கொள்கிறோம். அதிலே தவறு இருக்குமானால் இங்கே கட்சியினுடைய தலைவராக பொறுப்பு ஏற்று இருப்பவர் அது தவறான கருத்து. எங்கள் கட்சியினுடைய கொள்கை அப்படி இல்லை, இப்படி என்று சொல்லியிருக்க வேண்டும். எனவே அன்றைக்கு திரு. சுப்பு சொன்னதை யாரும் மறுத்து சட்ட மன்றத்திலே சொல்லவில்லை. தனியாக போய் ரூமிலே கண்டித்து இருக்கலாம். அது வேறு விவகாரம். அதற்கும் எனக்கும் சம்பந்தம் இல்லை.

திரு. துரைமுருகன் : தலைவர் அவர்களே . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் உங்களது கட்சித் தலைவர் அல்ல. கட்சித் தலைவர் திரு. அன்பில் தர்மலிங்கமும் இல்லை. துணைத்தலைவர் திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தியும் இல்லை. உங்களை ஏற்கெனவே பேச அனுமதித்துவிட்டேன். இந்தச் சட்ட முன்வடிவின் மீது திருவாளர்கள் பொன்னுரங்கம், பழனி யப்பன் அவர்களுக்குப் பதிலாக நீங்களே பேசியிருக்கலாம். ஒவ்வொன்றுக்கும் எழுந்து நீங்கள்தான் விளக்கம் கொடுக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறதா என்ன?

திரு. துரைமுருகன் : ஒரு கட்சியின் கொள்கை என்று சொல்ல முடிக்கிறோம். அதற்குப் பிறகு அமைச்சர் பேசினார். அது இரேலவண்டாக இருக்கிறது என்று எங்களுக்குத் தெரிந்தால் அதை எக்ஸ்ப்ளெயின் செய்ய வேண்டாமா? பார்ட்டி பொட் ஐனைச் சொல்ல வேண்டாமா?

1984 மார்ச் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பார்ட்டி பொசிஷனை திரு. துரைமுருகன் சொல்லியாகிவிட்டது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : நான் ஆன்சர் சொல்லக் கூடாதா என்ன? (சுச்சல்—குழப்பம்).

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் இந்தச் சட்டமன்றத்திலே ஒரு கட்சியின் சார்பாக இருக்கும் உறுப்பினர் 1977-லே இந்தக் கருத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படிச் சொன்ன கருத்தை அந்தக் கட்சியினுடைய பொறுப்பு வாய்ந்த தலைவர்கள் மறுக்கிற வரையிலும் அது அந்தக் கட்சியினுடைய கருத்தாகக் கருதப்படும். அவர்கள் சொல்வது, அன்றைக்கு எடுத்துச் சொன்னார்கள், ஆகவே அன்றைக்கு அது எங்களுடைய கட்சிக் கருத்து அல்ல என்று மறுக்கப்படவில்லை, ஆகவே அதை நான் கட்சிக் கருத்தாக ஏற்றுக்கொண்டேன் என்று அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

கட்சிக் கருத்து அதுவல்ல, இது என்று இன்றைக்கு நீங்கள் சொல்கிறீர்கள், அதுவும் பதிவாகியிருக்கிறது. அதோடு பிரச்னை முடிந்ததே தவிர. அதற்கு அத்தாரிட்டி என்று வருகிற பொழுது திரு. சுப்புவோ, மாண்புமிகு உறுப்பினரோ எப்படி ஒரு உறுப்பினரோ அப்படித்தான் திரு. துரைமுருகனும் உறுப்பினர். ரூப்பொழுதும் அவரை வைத்து அத்தாரிட்டியாக எடுத்துக் கொள்ள முடியுமா என்று கேட்டால் அந்தக் கட்சியினுடைய தலைவர் வந்து சொல்ல வேண்டும். ஆகவே அந்த அளவிற்குப் போகாமல், இவர் இவருடைய நிலைமைகளை விளக்கினார், அவர் அவருடைய நிலைமைகளை விளக்கினார் என்ற அளவோடு பிரச்சனையை விடுவது நல்லது.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 2 சட்டமுன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்சப்பெற வேண்டும்.”

திர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, பிரிவு 2 நிறைவேற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 7]

பிரிவு 3.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 3 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. கு. பா. பழனியப்பன் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்.

In clause 3, in the proposed clause 3 (b) for the words, “on such date as the Government may, by notification, appoint”, substitute the word, “immediately”.

In clause 3, in the proposed clause 4(b), for the words, “on such date as the Government may, by notification, appoint; and different dates may be appointed for different districts and for different provisions of this Act”, substitute the word, “immediately”.

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப்பெற்றது.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 3 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 4.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 4 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பெற வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் என். சங்கரய்யா, ஜே. ஹேமச்சந்திரன், ரா. உமாநாத், என் வரதராஜன், கு. ரமணி, ரா. கிருஷ்ணன், பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் ஆகியோர் திருத்தம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் ஒருவர் திருத்தத்தை முன்மொழியலாம்.

திரு ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்;

பிரிவு 4 இல் உட்பிரிவு (a) க்குப் பதிலாக கீழ்க்கண்டதை சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

1984 மார்ச் 7] [திரு. ஜே. ஹேமசந்திரன்]

“(a) பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும். கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம், தவிர பிற மாவட்டங்களைப் பொறுத்த மட்டில், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி அதிகமான தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்திலிருந்து தொடங்கும். இறுதியாக குறைந்த தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்தில் முடியும். இது 1983 அக்டோபர் மாதம் 31ஆம் நாளிலிருந்து தொடங்கி பத்து வருட காலத்திற்குள் கையகப்படுத்தப்படும்.”

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் அ. ரகுமான் கான், சோ. அழகர்சாமி, இரா. கருப்பையா, மு. அப்பாதுரை, தி. கா. நல்லப்பன், எம். ஆறுமுகம், பொ. உத்திராபதி, என். ஏ. பூங்காவனம், செ. சிவசாமி, ஏ. டி. கருப்பையா நா. சுந்தரராஜ், கே. எம். தங்கமணி ஆகியோர் திருத்தங்கள் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் ஒருவர் திருத்தத்தை மொழியலாம்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க் கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்;

“பிரிவு 4இல் உட்பிரிவு (a)-க்கு பதிலாக கீழ்க்கண்டதைச் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

“(a) பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும். கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம், தவிர பிற மாவட்டங்களைப் பொறுத்த மட்டில், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி அதிகமான தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்திலிருந்து தொடங்கும். இறுதியாக குறைந்த தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித்தடத்தில் முடியும். இது 1983 அக்டோபர் மாதம் 31ஆம் நாளிலிருந்து தொடங்கி ஐந்து வருட காலத்திற்குள் கையகப்படுத்தப்படும்”.

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப்பெற்றது.

(பிற்பகல் 1-00).

திரு. அ. ரகுமான் கான் : மாண்புமிகு மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்வது முறையாகாது; திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சியினுடைய சட்டத்தில், அந்த 5 பஸ்கள் என்ற வளைவுக்குள் பினாமிகள் புகுந்து கொண்டு பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை குழிதோண்டிப் புதைத்து விடுவார்கள்; ஆகை

[திரு. அ. ரகுமான்கான்]

[1984 மார்ச் 7]

யினால் சில பஸ் பணக்காரர்களைப் பாதுகாக்கக் கூடிய அந்தப் பிரிவு இருக்கக்கூடாது என்ற அதிகாரபூர்வமான கருத்தை எங்கள் கட்சியின் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் முரசொலி பத்திரிகையில் எழுதியிருக்கிறார். இதுதான் அதிகாரபூர்வமான கருத்து.

இன்னொன்றையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். வேண்டுமானால் படித்துப் பார்க்கலாம்; படித்துக் காட்டுகிறேன்.

அடுத்து சுப்ரீம் கோர்ட்டினுடைய தீர்ப்பிலே தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்ற கொள்கை வலியுறுத்தப்படவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பினை அவர்கள் படித்துப் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். மிகத் தெளிவாகச் சொல்கிறார்கள்—

“Unfortunately no State has been able to achieve this goal so far by full-fledged nationalisation”.

என்ற கருத்தைத் தீர்ப்பின் எல்லா பக்கங்களிலும் சொல்லிவிட்டு அரசியல் சட்டத்தின் 39-வது பிரிவு பி-யும், சி-யும், ஒரு மாநில அரசு டைரக்டிவ் பிரின்சிபிள்ஸ் என்று சொல்லக்கூடிய சமூக நல நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டும் என்ற பிரிவை ஆதரித்து ஜீவாதார உரிமைகளே பறிக்கப்பட்டாலும்கூட பஸ் முதலாளிகள் தங்களுடைய தொழில் பாதிக்கப்படுகின்றது; ஃபைனான்சியர்ஸ் தங்களுடைய முதல் பாதிக்கப்படுகின்றது; நஷ்டம் ஏற்படுகின்றது என்று சொன்னாலும் கூட, அரசியல் சட்டத்தின் ஃபன்ட்மென்டல் ரைட்ஸ் ஆர்ட்டிக்கிள் 14-ஆக இருந்தாலும், 19-ஆக இருந்தாலும், 31-ஆக இருந்தாலும், ஜீவாதார உரிமை பறிக்கப்பட்டாலும் கூட பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதால் ஜீவாதார உரிமை பறிக்கப்பட்டாலும், பறிக்கப்படட்டும்—தேசியமயக் கொள்கைதான் சிறந்தது, அந்த அடிப்படையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சி கொண்டு வந்திருக்கின்ற பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குகிற சட்டம் மொத்தத்தில் சரியானது, மொத்தத்தில் பொருத்தமானது என்ற அளவுக்குத் தீர்ப்பிலே சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது.

அங்கே சொல்லப்பட்டிருப்பது என்னவென்றால் அதாவது 1973-லே கொண்டு வந்தபோது 5 ஆண்டுகளுக்குள்ளே எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்றுதான் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே இப்போது நீங்கள் செய்ய வேண்டியது என்னவென்றால் எதுவுமே செய்ய வேண்டாம். இந்தத் தேதியிலிருந்து அதாவது இந்தச் சட்டம் கொண்டுவருகின்ற

1984 மார்ச் 7]

[திரு. அ. ரகுமான்கான்]

தேதியிலிருந்து 5 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக எல்லா பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று போட வேண்டும். அதுதான் திருத்தம். நான் இரெலவன்ட் ஆக பேசுகின்றேன் என்று சொல்லக் கூடாது. அதுதான் என்னுடைய திருத்தம். ஆகவே 5 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக எல்லா பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்கப்படுகின்றது என்று நீங்கள் ஏன் அறிவிக்கவில்லை? அதில் என்ன சிரமம்? இதுதான் பஸ்களை தேசியமயாக்குவதற்காகக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற சட்டமா? இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படுகின்றதா? இல்லை. மாறாக என்ன செய்கிறீர்கள். ஏற்கனவே உள்ள சட்டத்திலே யாருக்கும் புதிதாகப் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது; மூன்றாவது நபர் யாருக்கும் பெர்மிட் வழங்கக்கூடாது; அரசாங்க பஸ்களுக்கு மட்டும் தான் கார்ப்பரேஷன் பஸ்களுக்கு மட்டும் தான் பெர்மிட் கொடுக்க வேண்டும்; ரெனுவல் செய்ய வேண்டும் என்று இருக்கின்றது.

ஆனால் புதுச் சட்டத்திலே நீங்கள் என்ன செய்கிறீர்கள் மூன்றாவது நபர் யாருக்கு வேண்டுமானாலும் பெர்மிட் கொடுக்கலாம் என்ற சட்டப்பிரிவைச் சேர்த்திருக்கிறீர்கள். இது எப்படி பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதற்கு உதவி செய்யும்? இப்படி இருந்தால் முதலாளிகள் பினாமிமாகக் கூட வைத்துக் கொள்ளலாம். ஒரு குடும்பத்திலே 10 பேர் என்றால் அவர்கள் மொத்தத்திலே 50 பஸ்களை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்ற அளவிற்கு இது ஒரு ஏமாற்றுகின்ற வித்தையாக இருக்கின்றது. பழைய சட்டத்திலே இது இல்லை. ஆனால் புதுச் சட்டத்திலே இதைச் செய்து விட்டால் எப்படி தேசியமயமாக்க முடியும்?

எங்கள் கட்சியின் தலைவர் நேற்று என்னிடத்திலே ஒரு தகவலைச் சொன்னார்கள். அந்தத் தகவலை இங்கே அறிவிக்கிறேன். **

இன்னொன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். திரு. கம்பு அவர்கள் ஒரு பத்திரிகை நடத்தினார். அந்தப் பத்திரிகையில் சில கருத்துக்களை எழுதினார். எங்கள் கட்சியினுடைய பொதுச் செயலாளர், அதில் வந்த சில கருத்துக்களைப் பொறுத்த மட்டில் இது எங்கள் கொள்கை அல்லவென்று முரசொலி பத்திரிகையில் வெளிப்படையாக தெரிவித்து இருக்கிறார்.

இன்னொன்றையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அமைச்சர் தி.மு.க. ஆட்சிக்காலத்திலே ஏன் ரூட் கொடுத்தீர்கள் என்று கேட்கிறார். நான் கேட்க விரும்புகிறேன். அன்றைக்கு இருந்தது.....

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் சுப்பு, ஆசைத்தம்பி பற்றி, ஏற்கனவே திரு. துரைமுருகன் சொன்னதையே திரு. ரகுமான்கான் திரும்பவும் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. எதை வேண்டுமானாலும் பேசலாம் என்று உறுப்பினர் நினைப்பது ரொம்ப தப்பு, அது நல்லதே இல்லை.

They are all absolutely irrelevant here.

உறுப்பினர் அர்த்தம் உள்ளதாகக் கொஞ்சமாவது பேச வேண்டும். * * * அவரைப் பற்றி எது வேண்டுமானாலும் பேசலாமா? இறந்தவரைப் பற்றி பேசுவது மரபல்ல, நல்லதல்ல. ஆகவே, அவர் பற்றி குறிப்பிட்டவை அனைத்தும் அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகின்றன.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தின் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்படி அதே டி.மான்டிலே இதைப் பற்றி பேசியிருக்கிறார்கள். அதிலே ரூட்டுகளைக் கேட்கிறபொழுது அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளும். ஆனால் அதற்குப் பப்ளிகேஷன்ஸ் கொடுக்கும்போது, நோட்டிபை பண்ண வேண்டும். அதன்மீது கோர்ட்டுக்குப் போய் காலதாமதம் பண்ணுகிறார்கள். எனவே, இந்த முறையின் மூலம் பஸ்களை தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை சாத்தியமில்லையென்ற கருத்து வலியுறுத்தப்பட்டு, அந்த மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்டி. னுடைய அடிப்படையிலே பஸ்களை தேசியமாக்குகிற கொள்கை அதிகமாக சாத்தியம் இல்லை, அது முடியவே முடியாது. காரணம் அப்படி ஏற்படுகிறபொழுது கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள்.

இங்கே ஒன்றைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். நீங்கள் பஸ்களை தேசியமாக்குவது உண்மையானால் இன்றைக்கு அந்த ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொள்கின்ற ஒரு குறுக்கு வழியைப் பயன்படுத்திக்குட சில காரியங்களைச் செய்யலாம். நீங்கள் ஏன் செய்ய வில்லையென்று கேட்கிறீர்கள். ஆனால் நீங்கள் செய்திருக்கிறீர்களா? மாறாக, இரண்டே இரண்டு பஸ்கள் உள்ள ஒரு பொள்ளாச்சி குடும்பத்திற்கு எத்தனை ரூட்டுகள் விட்டிருக்கிறீர்கள், வாசித்துக் காட்டட்டுமா? என்ன காரணம்? ஆகையினாலே, இந்தச் சட்டம் எப்படி இருக்கிறது என்றால் (குறுக்கீடு) * * *

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. மற்றவர்களைப் பற்றி அவையில் குறிப்பிடுவது நல்லதல்ல.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகதற்பெற்றது.

1984 மார்ச் 7]

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, அண்ணாவினுடைய கொள்கைப்படி பஸ்களை தேசியமாக்குவதற்கு இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்படவில்லை. இன்னும் சொல்லப் போனால் இது பஸ்களை தேசியமாக்குவதற்காகக் கொண்டு வரப்பட்ட சட்டம் அல்ல. சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்புப்படி நேரடியாகவே இன்ன தேதியிலிருந்து எடுத்துக் கொள்கிறோம் என்று அறிவிக்கலாம் ; அறிவிக்கப்படவில்லை. எனவே, இது பஸ்களை தேசியமாக்குகின்ற சட்டம் அல்ல, இது பஸ் முதலாளிகளைப் பாதுகாக்கின்ற சட்டம், பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்து பணம் பறிக்க திட்டம் போடுகிற சட்டம்.

(பிற்பகல் 1-10)

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, கடைசியாக ஏதோ சொல்ல வேண்டும் என்பதற்காக இந்த விவாதத்தை துவக்கி இருக்கிறார் என்று கருதுகிறேன். சொல்லவேண்டுமென்று ஆரம்பித்தால் நாங்கள் சொல்லிக் கொண்டே போகலாம். ஆனால் அந்த நோக்கம் எங்களுக்கு இல்லை. அவருக்கு விளக்கம் கொடுக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஐந்து பேருந்துகளை வைத்துக்கொள்வதற்கு நீங்கள் ஏன் அனுமதித்தீர்கள் என்ற கேள்வியை அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். நான் ஏற்கனவே சொன்னேன். மீண்டும் அவருக்காக ஒருமுறை சொல்கிறேன். பல்வேறு பிரச்சனைகள் இந்த நாட்டிலே தேங்கிக் கிடக்கின்றன. பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பஸ்ஸை மட்டும் தேசியமயமாக்கி விட்டு துாங்கிக்கொண்டு இருங்கள் என்று சொல்லவில்லை. இங்கே இருக்கிற குடிதண்ணீர்ப் பிரச்சனையைத் தீருங்கள் என்று சொல்லாமல் இல்லை; வேலையில்லாமல் திண்டாடிக்கொண்டிருக்கிற இலட்சக்கணக்கான பேர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. இன்னும் எத்தனையோ பிரச்சனைகளைச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். பேருந்துகளை மட்டும் 5 ஆண்டுகளில் நேஷனலைஸ் செய்து விட்டால் நாடே சுபிட்சம் பெற்று விடும் என்று எண்ணக்கூடாது. இன்று அண்ணா அவர்களின் பெயரை வைத்துக்கொண்டு தவறான கருத்துக்களை இங்கே சொல்லிக் கொண்டிருக்கக் கூடாது. இன்றைக்கு நம் முன்னாலே பல பிரச்சனைகள் நிற்கின்றன. அந்தப் பிரச்சனைகளைத் தீர்ப்பதற்காகத்தான் தற்காலிகமாக இந்த ஐந்து பஸ்களை நாங்கள் இந்தப் பிரச்சனையில் தீர்வு காண்கிற வரையில் அனுமதிக்கப் போகிறோம். அதற்குப் பின்னாலே நாங்கள் அனுமதிக்கப் பேரவதில்லை என்பதை நிச்சயமாக நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். உச்சநீதி மன்றம் சொன்ன கருத்துக்களைச்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 7]

சொன்னார்கள். நீங்கள் சொன்ன கருத்திலே எனக்கு மாறுபாடான கருத்து இல்லை. அதில் உண்மையிலே நியாயம் இருக்கிறது என்று அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் ஐந்தாண்டு காலத்திலே செய்தாக வேண்டுமென்று நமக்கு உத்தரவு போடவில்லை. நீங்கள் கொண்டு வந்த சட்டம் நியாயமான சட்டம், ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டிய சட்டம், சூழ்நிலைக்கேற்ப அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கட்டும் என்று சொல்லி நம்முடைய பொறுப்பிலே விட்டுவிட்டார்களே தவிர ஒரு காலத்தை நிர்ணயித்து அதற்குள்ளாக செய்யவேண்டுமென்று அவர்கள் உத்தரவு போடவில்லை. ஆகவே காலத்தை நிர்ணயிக்கிற பொறுப்பு, கடமை அரசாங்கத்தினுடைய நிதி நிலைமையை பார்த்து செய்ய அரசாங்கத்திற்குத்தான். உண்டே தவிர சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்குக் கிடையாது. சுப்ரீம் கோர்ட் நாம் கொண்டு வந்திருக்கிற சட்டம் செல்லும் என்று அறிவித்து இருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) கொண்டு வந்ததன் நோக்கத்தை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்கிறார்கள். ஆனால் உடனே செய்ய வேண்டுமென்றால் நம்மிடத்தில் பணம் இல்லை. அதை கட்டாயப் படுத்துவதற்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்கு அதிகாரம் கிடையாது என்பதை திட்டவட்டமாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே அந்த வகையிலே 5 ஆண்டிற்குள்ளாக செய்ய வேண்டுமென்ற நிர்ணயத்தைக் கிடையாது. எப்போது அரசாங்கத்திற்குச் சூழ்நிலை நிதி நிலைமை சரியாக இருக்கிறதோ அப்போது செய்யத் துவங்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக ஒன்றைச் சொன்னார்கள். ஏதோ எதிர்பார்த்து செய்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் அப்படி சொல்ல வேண்டுமென்றால் ஆரம்பத்திலிருந்து ஆரம்பிக்க வேண்டியிருக்கும். எனவே அப்படிப்பட்ட தவறான கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருத்தங்கள் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தேர்வுப் பற்றான.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 4 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, பிரிவு 4 நிறைவேற்றப் பெற்றது.

1984 மார்ச் 7]

பிரிவு 5

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 5-சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பெற வேண்டும்”.

இப்பிரிவின்கு உறுப்பினர்களிடமிருந்து வரப்பெற்ற திருத்தங்களில் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் திருத்தம் தவிர மற்றவை பேரவை விதி 100 (2)-ன் கீழ் அனுமதி மறுக்கப் பெற்றுள்ளது.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன் :

In clause 5 in sub-clause (a) (ii), for the words and figures “the date appointed under sub-section (4) of section 1” substitute the words and figures, “31st October 1983”.

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப் பெற்றது.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வி புற்றது.

பிரிவு 5 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 6

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 6 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்”.

இப்பிரிவின்கு உறுப்பினர்களிடமிருந்து வரப்பெற்ற திருத்தங்களில் திரு. ஹேமச்சந்திரன் மற்றும் திரு. கு.பா. பழனி யப்பன் ஆகியோர் திருத்தங்கள் தவிர மற்றவை பேரவை விதி 100 (2)-ன் கீழ் அனுமதி மறுக்கப் பெற்றுள்ளன.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன் ;

“In clause 6, in sub-clause (ii), in the proposed new sub-clause (ii), for the words and figures, “the date appointed under sub-section (4) of section 1” substitute the words and figures, 31st October 1983”.

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப் பெற்றது.

[1984 மார்ச் 7]

திரு. கு. பா. பழனியப்பன் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன் :

In clause 6, *Omit the proviso Item (iii).*

திருத்தம் முறையே வழி மொழியப் பெற்றது.

கூர்த்தங்கள் பேரவை யின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றன.

பிரிவு 6 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 7

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 7 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்”.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்.

“In Clause 7, in the proposed proviso, for the words and figures, “the date appointed under sub-section (4) of section I” substitute the words and figures, “31st October 1983”.

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப் பெற்றது.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 7 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றது.

பிரிவு 8

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 8 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்”.

1984 மார்ச் 7]

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன். :—

Sir, I move that—

“In clause 8, in sub-clause (1) in the item (a) for the words and figures, “the date appointed under sub-section (4) of section 1”, *substitute* the words and figures, “31st October 1983”.

In clause 8, in sub-clause (1) in the item (b) for the words and figures appeared under “Scale per Vehicle” *substitute* the following words and figures :

1. Drivers	2.75
2. Conductors	2.65
3. Supervision	0.125
	(Line staff and Checking Inspectors)
4. Higher Supervision Staff and Managers	0.075
5. Ministerial and Secretariat Staff	0.8
6. Technical Staff including Foremen	2.75

In clause 8, in a sub-clauses (2) and (3), for the words and figures “the date appointed under sub-section (4) of section 1”, *substitute*, the words and figures, “31st October 1983”.

திருத்தம் முறையே வழி மொழியப் பெற்றது.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 8 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றது.

பிரிவு 9

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு 9 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்”.

(பேரவைத் தலைவர்)

[1984 மார்ச் 7]

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திருவாளர்கள் என். சங்கரய்யா, ஜே. ஹேமச்சந்திரன், ரா. உமாநாத், என். வரதராஜன், கு. ரமணி, ரா. கிருஷ்ணன், பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம், அ. ரகுமன்கான், கு. பா. பழனியப்பன், நா. சுந்தரராஜன் மற்றும் கே. எம். தங்கமணி ஆகியோர் திருத்தங்களைக் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் சூனியர் திருத்தத்தை மொழியலாம்.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க் கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்;

பிரிவு 9-இல் உட்பிரிவு (சி) மற்றும் அதன் விளக்கம் ஆகியவை நீக்கப்பெறவேண்டும்.

திருத்தம் முறையே வழிமொழியப்பெற்றது.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டத்திலே தேசியமயக்கொள்கைக்கு ஆதரவாகக் கொடுக்கப்பட்ட பல திருத்தங்களை அரசாங்கம் ஒப்புக்கொள்ளாமல் தோற்கடித்து இருக்கிறது. கொஞ்சம் அந்தச் சட்டத்திற்கு உயிர் கொடுக்கலாம் என்ற வகையில் அமைந்துள்ள திருத்தம் தான் இந்தப் பிரிவுக்கு நாங்கள் கொடுத்து இருக்கும் திருத்தமாகும். இந்தப் பிரிவு என்ன சொல்கிறது என்றால் ஏற்கனவே இருப்பவர்களுக்கு மட்டுமல்ல, இந்தச் சட்டம் அமலுக்கு வந்த பிறகு 5 பஸ்கள் வரைக்கும் யார் கேட்டாலும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கலாம் என்பதாகும். ஆகவே, பிரைவேட் செக்டார் கையை இது பலப்படுத்தும். இந்தச் சட்டம் வந்துவிட்டால் எதிர்காலத்தில் 5 பஸ்கள் வரைக்கும் புதிதாக வருகிறவர்களுக்குக் கூட அனுமதி அளிக்கலாம். அப்படியானால் பிரைவேட் செக்டார் ஜூரிஸ்டிக்ஷன் இன்னும் அதிகமாக ஆகிவிடும் என்பதில் ஐயமில்லை. ஆகவே இந்தத் திருத்தத்தையும் நீங்கள் தோற்கடித்து, ஒரிஜினலை பாஸ் செய்து விட்டால் தேசியமயக் கொள்கை என்பது ஒரு எலும்புக்கூடாக இருக்குமே தவிர அதிலே லைப் இருக்காது. ஆகவே, இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 7]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே கூறியதை வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பேருந்துகள் விடவேண்டும் என்ற கோரிக்கைகள் பல்வேறு இடங்களில் இருந்து வந்து கொண்டு இருக்கின்றன. போராட்டங்கள் நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கின்றன. அரசாங்கம் எல்லா இடங்களிலும் விடவேண்டும் என்று விரும்பினாலும் ஆயிரம் இரண்டாயிரம் பஸ்கள் விட்டால் கூட அவற்றைச் சமாளிக்கக்கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. நாம் ஏற்கனவே அரசாங்கத்தின் சார்பில் ஏறத்தாழ 4,000 பேருந்துகளை விட்டுப் கொண்டு இருக்கிறோம். இருப்பினும் கோரிக்கைகள் அதிகமாகிக்கொண்டே இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கின்ற சாரணத்தாலும், அதைத் தவிர்க்க முடியாத சூழ்நிலை இருப்பதாலும், இந்த முறையை நாம் பின்பற்ற வேண்டியிருக்கிறது. தனிப்பட்ட முதலாளிகளை உருவாக்க வேண்டும் என்பது அல்ல நமது நோக்கம். ஏற்கனவே இந்தச் சட்டம் இருந்தபோதுகூட தனியார்களுக்கு நாம் 123 பர்மிட்டுகள் தான் இந்த நான் கொண்டு காலத்தில் கொடுத்து இருக்கிறோம். அதுகூட நீதிமன்றத்தில் இருந்து வந்த கட்டளையின் அடிப்படையில்தான் கொடுத்து இருக்கிறோம். எனவே மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்ற உணர்வில்தான் இதைக்கொண்டு வந்து இருக்கிறோம்.

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, படிப்படியாக தேசிய மடமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கைக்கு எதிராக அரசாங்கம் கொண்டு வந்து இருக்கும் சட்டமாக இது இருப்பதால், இதை எதிர்த்து இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் நாங்கள் வெளிநடப்புச் செய்கிறோம்.

(இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தனர்.)

[1984 மார்ச்]

(பிற்பகல் 1-20)

திரு. துரைமுருகன் : தலைவரவர்களே, சமதர்ம சமுதாயத்தை சமைக்கவும், செல்வம் சிலர் கையிலே குவிவதைத் தடுக்கவும் (குறுக்கீடு) தேசியமயமாக்குவதுதான் சிறந்த திட்டம் என்ற காரணத்தால் 1973 ஆம் ஆண்டு அன்றையதினம் முதலமைச்சராக இருந்த டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் பஸ்களை தேசியமயமாக்கினார்கள். அதை எதிர்த்து பஸ் முதலாளிகள் உச்ச நீதிமன்றம் வரை போவார்கள். உச்ச நீதிமன்றத்தில் நீதிபதிகள் அதற்கு புகழ்மாலை சூட்டி, அன்றைக்கு தீர்ப்பு அளித்தார்கள். ஆனால் அந்தத் தீர்ப்பினுடைய முதுகெலும்பை ஒடிக்கின்ற அளவுக்கு (கூச்சல்-குழப்பம்) அந்த சமதர்ம சமுதாயத்தை புதைக் குழிக்கு அனுப்புகிற திட்டமாக இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்து, இந்த மாமன்றத்திலே நீங்கள் பெருவாரியாக இருக்கிறீர்கள் என்ற காரணத்தால், நிறைவேற்றுகிறீர்கள். சமதர்ம சமுதாயத்தை நீங்கள் பாடைக்கு அனுப்புவதற்கு முன்னால் எங்கள் கட்சியின் சார்பிலே நாங்கள் வெளிநடப்புச் செய்கிறோம்.

(திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தனர்.)

திரு. ரா. உமாநாத் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தச் சட்டத்திற்குக் கொடுத்திருக்கக் கூடிய முக்கியமான திருத்தங்களை அரசாங்கம் 'டிஃபிட்' பண்ணி, இந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்றுகிறீர்கள். இது தேசியமயமாக்குகிறோம் என்பதற்குப் பதிலாக ஏற்கனவே தேசியமயமாக்கியிருக்கிற பஸ்களையும் தனியார் மயமாக்கும் சட்டமாக இருக்கிற கரரணத்தால் நாங்கள் இதை ஆட்சேபித்து வெளிநடப்பு செய்கிறோம்.

(மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தனர்.)

திரு. கோ. அழகர்சாமி : தலைவரவர்களே, நாங்கள் கொடுத்திருக்கக் கூடிய திருத்தங்களை ஏற்றுக் கொள்ளாததோடு இப்போதுள்ள தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு விரோதமாக தனியாருக்கு மேலும் அதிகமாக பெர்மிட்டுகள் வழங்க வழிவகை செய்வதற்கு இந்தச் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டிருப்பதால் அதற்கு எங்களுடைய எதிர்ப்பைத் தெரிவிக்கின்ற முறையில் நாங்கள் வெளிநடப்புச் செய்கிறோம்.

(இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தனர்.)

1984 மார்ச் 7]

திரு. ஏ. சாகுல்ஹமீது : தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்டம் பேரறிஞர் அண்ணாவின் கொள்கைக்கு எதிராக இருப்பதால், தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு இது விரோதமாக இருப்பதால் என்னுடைய எதிர்ப்பைத் தெரிவித்து, வெளிநடப்புச் செய்கிறேன். (உறுப்பினர் வெளிநடப்புச் செய்தார்.)

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பேரறிஞர் அண்ணாவின் வழிநின்று, அவர்களுடைய கொள்கைகளைச் சுட்டிக்காப்பதிலே கண்ணும் கருத்துமாக இருந்து, அவற்றை நிறைவேற்றுவதற்கான நடவடிக்கைகளைத் தொடர்ந்து செய்துகொண்டு வருகிறது என்பதை இப்போதும் நாங்கள் வலியுறுத்துகிறோம்; இதற்கு முன்னாலேயும் வலியுறுத்தினோம்; இனியும் வலியுறுத்துவோம். அந்த அடிப்படையிலே, தேசியமயமாக்கும் வகையிலே இந்தச் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

உச்ச நீதிமன்றம் 1973-ல் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டம் செல்லும் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறதே தவிர உடனடியாக நாட்டிலே இருக்கிற அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கட்டளையிடவில்லை. தேசியமயமாக்குகிற உரிமை உண்டா இல்லையா என்ற பிரச்சினை வந்தபோது மாநில அரசுக்கு உரிமை உண்டு என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்திருக்கிறது. அதை எப்போது நடத்துவது, எப்படி நடத்துவது, எவ்வளவு பஸ்களை நடத்துவது, எப்படி நிர்வகிப்பது என்பதை அந்தந்த மாநிலம் தான் முடிவு செய்து நடத்த வேண்டும். எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் மேற்கு வங்கத்திலே கூட அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கியிருக்க வேண்டும். ஆக, தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை கடுகளவும் நாங்கள் மீறவில்லை; தனியாருக்கு விட்டுக்கொடுக்கவில்லை. முறைப்படித்தான் நடக்கிறது என்பதை நான் இந்த அவைக்கு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“பிரிவு 9 சட்ட முன்வடிவில் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பெற வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, பிரிவு 9 நிறைவேற்றப்பெற்றது.

பிரிவுகள் 10, 11 ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

[1984 மார்ச் 7]

மாண்புமிகு திரு. ச. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, நான்கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) நிறைவேற்றப்பெற வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.

(ஆ) சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (இரண்டாம் திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, 1983

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : “ஆளுநர் அவர்களால் 16-12-1983 ஆம் தேதியன்று பிறப்பிக்கப் பெற்ற 1983 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (இரண்டாம் திருத்த) அவசரச் சட்டத்தை (தமிழ்நாடு அவசரச் சட்டம் எண் 16/1983) இப்பேரவை நிராகரிக்கிறது”. என்ற தீர்மானத்தை திருவாளர்கள் ப. பொன்னுரங்கம், அ. ரகுமான்கான், கு.பா. பழனியப்பன் ஆகியோர் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் ஒருவர் இத்தீர்மானத்தை மொழிவர்,

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மாண்புமிகு மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, என் பெயரால் கொடுக்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகிறேன்:

“ஆளுநர் அவர்களால் 16-12-1983 ஆம் தேதியன்று பிறப்பிக்கப் பெற்ற 1983 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (இரண்டாம் திருத்த) அவசரச் சட்டத்தை (தமிழ்நாடு அவசரச் சட்டம் எண் 16/1983) இப்பேரவை நிராகரிக்கிறது”.

திரு. ப. பொன்னுரங்கம் : இத்தீர்மானத்தை நான் வழிமொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்;

“1983 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (இரண்டாம் திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பெறவேண்டும்”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ரகுமான்கான் அவர்களுடைய தீர்மானமும் மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் அவர்களுடைய தீர்மானமும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன; இதன்மீது விவரம் மாலையில் தொடரும்.